

DIE EINFÜHRUNG

der

York and Antwerp Rules of General Average.

Erläuternde Bemerkungen

zu den

Antwerpener Beschlüssen vom 1. September 1877.

Von

Jacob Ahlers.

HAMBURG 1878.

L. Friederichsen & Co.

Land- und Seekartenhandlung.

Geographische und nautische Verlagshandlung.

Inhaltsverzeichniss.

Druck von Ackermann & Wulff.

Vorwort.

Veranlasst durch meine Theilnahme an der vorjährigen Conferenz der Association for the Reform and Codification of the Law of Nations zu Antwerpen, war der nachfolgende bereits im Februar d. J. vollendete Bericht und Commentar zu den dortigen Verhandlungen ursprünglich bestimmt, als Manuscript im Kreise hiesiger Freunde der Bestrebungen für Anbahnung Internationaler Havarie-Grosse-Grundsätze zu circuliren und so die Antwerpener Beschlüsse zu fördern. Das warme Interesse indessen, welches sich inzwischen in allen fachmännischen Kreisen Deutschlands für diese Frage kundgegeben und welches auf Anregung des Deutschen Zweig-Vereins der Association auch die hohe Reichs-Regierung bewogen hat der Sache ihre thatbereite Aufmerksamkeit zu schenken, veranlasst mich, meine Arbeit nachträglich der Oeffentlichlichkeit zu übergeben. Es dürfte dazu um so weniger zu spät sein, als neuesten Berichten zufolge auch in England eine mächtige Agitation auf dem Punkte angelangt zu sein scheint, den principiellen Widerspruch Lloyds wenigstens in der Praxis zu brechen und die York and Antwerp Rules mit dem 1. Januar kommenden Jahres zur praktischen Einführung zu bringen. Alle ähnlichen Bestrebungen zu unterstützen und gleichzeitig zu versuchen, die namentlich von den Englischen Gegnern der Reform verbreiteten Befürchtungen bezüglich der Durchführbarkeit der Rules den bestehenden Gesetzen gegenüber (wenigstens so weit es Deutschland betrifft) zu widerlegen, ist der Zweck dieser Veröffentlichung.

HAMBURG, im Juli 1878.

Jacob Ahlers.

Der am 30. August 1877 zu Antwerpen eröffnete Congress der Association for the codification of the Law of Nations hatte auf Anregung Bremens bei Gelegenheit des daselbst im Jahre 1876 tagenden Congresses die Berathung des Internationalen Havarie-Grosse-Rechts auf seine Tagesordnung gesetzt, und die grosse Theilnahme Angehöriger fast aller Nationen gerade an den Verhandlungen über diesen speciellen Gegenstand hat bewiesen, dass durch die bisherigen Misserfolge ähnlicher Berathungen das Interesse an der Sache selbst keineswegs abgeschwächt war. Erfreulich ist dieses Factum besonders bezüglich Englands, von dem man, obgleich es das Land der Beförderung grosser Ideen ist, wohl befürchten konnte, dass das vollständige Fehlschlagen der Havarie-Grosse-Congresse zu Glasgow, London und York das thätige Interesse ein Wenig gelähmt habe. Gerade England aber war es, welches nach Antwerpen nicht allein seine fähigsten Vertreter und die grösste Zahl im Vergleich zu anderen Nationen sandte, auch seine Vertreter selbst schienen gekommen zu sein in dem Gefühl und mit dem festen Willen, dass nach so vielen fruchtlosen Bemühungen endlich etwas geschehen müsse, um mit sich selber klar zu werden, d. h. um ein für alle Mal festzustellen, ob England an seinen bisherigen Rechtsanschauungen bezüglich der Anwendung des common safety Princips festhalten, oder sich den continentalen Anschauungen anschliessen solle. Zu diesem Zweck der Klärung haben die Antwerpener Verhandlungen unzweifelhaft mehr beigetragen, als alle vorhergehenden Congresse, und es darf trotz des anfänglich unleugbar deprimirenden Eindrucks, den das Hervorplatzen des vollständig negirenden Standpunktes der Vertreter Lloyds hervorbrachte, vielleicht als obigen Zweck wesentlich gefördert habend betrachtet werden, dass von Anfang an von beiden Seiten ganz entschieden Stellung genommen wurde, von Seiten Lloyds zu Gunsten des common safety Princips, von Seiten fast des ganzen übrigen Englands zu Gunsten des den Gesetzen fast aller anderen Staaten zu Grunde liegenden common benefit Princips. Es wird weiter unten des Näheren

auf die Unterschiede eingegangen werden, hier möge nur auf den Wortlaut des Schreibens von Lloyds Comité an das Comité der Association verwiesen werden (siehe Anlage 6), nebst einigen Bemerkungen über die Frage, ob es Angesichts solcher Anschauungen und der immer noch grossen Macht jener Londoner Institution, deren grosse Verdienste um die Entwickelung nicht allein des englischen Versicherungs-Rechts, sondern des Versicherungs-Rechts und des Versicherungs-Geschäfts überhaupt der Geschichte angehören, nicht Thorheit ist, überhaupt auf ein praktisches Resultat der Antwerpener Beschlüsse zu hoffen? Die Machtverhältnisse mögen dabei den Engländern überlassen bleiben zu entscheiden, hier möge nur die Frage erörtert werden: Ist der Standpunkt Lloyds ein unwandelbarer oder nicht? Neu ist derselbe allerdings nicht: schon die Nichttheilnahme an den Berathungen in London 1862 und an dem Congress zu York 1864 bewies eine gewisse Furcht vor Beschlüssen, welche auf der Bahn der Glasgower Beschlüsse fortschreitend zum Aufgeben des common safety Princips führen könnten. Um so interessanter ist es aber, auf die Theilnahme Lloyds an dem Glasgower Congress im Jahre 1860 zurückzublicken. Auch damals kamen die Gegensätze zu Tage, nichts destoweniger wurden aber in den Paragraphen 6 und 8 Beschlüsse gefasst, welche wenig oder garnicht von den Nummern 7 & 8 der York Rules abweichen und mit dem common safety Princip, wie unten weiter nachgewiesen wird, unvereinbar sind. Diesen Beschlüssen gegenüber fasste das »Committee for managing the affairs of Lloyds« nach Empfang des Berichts ihres Repräsentanten zu Glasgow, neben einem Dankes-Votum für die auswärtigen Theilnehmer, eine Resolution, welche die Erklärung enthielt: »*That this committee take a strong interest in the subject discussed at Glasgow, and that they will gladly co-operate in the endeavour to carry out the very desirable object sought to be attained.*«*)

Diese Erklärung hat allerdings etwas Aehnlichkeit mit den Antworten englischer Minister auf unbequeme Interpellationen im Parlament, sticht aber doch sehr vortheilhaft ab gegen die schroffe, jede Verständigung von vorneherein unmöglich machende Form des Auftretens zu Antwerpen, welche man noch dadurch zu verschärfen nöthig erachtete, dass man am Schlusse der Verhandlungen einen formellen Protest gegen irgend eine Theilnahme an dem Ergebnisse derselben zu Protocoll gab. Gerade als ob diese Ergebnisse in einer Ausdehnung der York-Rules zu Un-

*) Vergl. Lowndes: Law of General Average, English and Foreign, London 1874, pag. 440.

gunsten des common safety Princips bestanden hätten, während doch in der That alle Aenderungen, soweit es sich dabei um die beiden divergirenden Principien handelte, den Begriff der Havarie-Grosse eher im Sinne des Lloyd-Standpunktes einschränkten, als ausdehnten. Es mag, wie gesagt, Sache der Engländer bleiben, die Machtfrage zum Austrag zu bringen, wobei es sich ja zeigen muss, ob Lloyds im Stande sein werden im praktischen Geschäft sich der unzweifelhaft bestehenden mächtigen Gegenströmung mit Erfolg entgegenzustemmen. Gelingt das aber nicht, zwingt vielmehr im praktischen Geschäft, wie Lloyds Vertreter in Antwerpen selbst zuzugestehen schienen, täglich die Concurrenz zum Abweichen vom Princip, und wird dieser Zwang schliesslich, wie nach dem Vorgehen der übrigen, namentlich der Liverpooler Versicherungsbörsen zu erwarten, so mächtig, dass Lloyds sich isolirt sehen, warum dann nicht rechtzeitig einlenken und wie Lloyds Committee von 1860 erklärte:

> gladly co-operate in the endeavour to carry out the very desirable object sought to be attained.

Wird man nicht unwillkürlich versucht, die jetzige Position Lloyds mit der Praxis der römischen Curie zu vergleichen: theoretisch das »non possumus« mit ängstlicher Energie festzuhalten, praktisch aber Jedem, der nur im Uebrigen ein klein Wenig an die Unfehlbarkeit glaubt, entgegen zu kommen, indem man Policen mit allen möglichen Clauseln sowohl bezüglich »foreign statements« als zweifelsohne in Zukunft auch bezüglich »statements according to York- and Antwerp-Rules« zeichnet? Wäre es da nicht richtiger und vielleicht auch der hohen Stellung Lloyds würdiger, einem Concordat beizutreten, welches dem Standpunkt Lloyds in so vielen Fragen entgegen kommt und von dem man, was die Punkte anbelangt, in welchen das common safety Princip verlassen, mit Recht mit Herrn Rathbone aus Liverpool (bei Gelegenheit der Berathung der Rule VIII) sagen kann, dass Lloyds sich Glück wünschen könnten, dass die dem common benefit Princip gemachten Concessionen sich in so engen Grenzen bewegen.

Ausser vom Comité des deutschen Zweigvereins der Association waren auch von den Comités der schwedischen Assecuradeurs in Gothenburg und der nordamerikanischen Assecuradeurs Gutachten über die zur Basis der Berathungen gemachten York-Rules nebst amendirenden Vorschlägen eingegangen, welche mit grosser Sachkunde abgefasst, schon vor Zusammentritt des Havarie-Grosse-Comités eine willkommene Anregung mancher der Hauptfragen boten und daher nicht wenig dazu beitrugen,

die Verständigung im Laufe der Verhandlungen selbst zu erleichtern. Was das Schlussergebniss anbelangt, so darf man denn auch kühn behaupten, dass dasselbe nicht allein in Veränderungen, sondern durchweg in Verbesserungen der York-Rules besteht.

Uns Deutsche interessirt zunächst eine Vergleichung der Bestimmungen der York- and Antwerp-Rules mit denjenigen des deutschen Handelsgesetzbuches, und soll in Nachstehendem der Versuch gemacht werden, neben einem möglichst eingehenden Bericht, so weit die dürftigen Zeitungsberichte über die Verhandlungen und das eigene Gedächtniss in Ermangelung besserer Quellen einen solchen gestatten, dieses Interesse zu befriedigen und ausserdem den Nachweis zu liefern, dass die Einfügung der York- and Antwerp-Rules in das deutsche Havarie-Grosse-Recht, sei es auf dem Wege der Gesetzgebung, sei es auf dem privaten Wege der Uebereinkunft unter den Parteien, nicht allein möglich, sondern auch durchaus anstrebenswerth ist.

Vorher mögen jedoch noch einige Betrachtungen gestattet sein über den, wie oben schon erwähnt, in Antwerpen wie auf den vorhergehenden Congressen stets zu Tage getretenen Gegensatz zwischen den Anhängern der beiden Grundprincipien.

Den Begriff der grossen Haverei in allen ihren Consequenzen erschöpfend zu definiren, ist gewiss sehr schwer. So berechtigt es ist, wenn Richard Lowndes in seinem berühmten Werk über Havarie-Grosse (Appendix A, Seite 306) hervorhebt, dass die älteste Definition, — diejenige, welche schon die Digesten den Rhodiern entlehnt*) —, alle modernen Definitionen, obgleich wissenschaftlicher, weil abstracter in der Form, an conciser Ausdrucksfülle übertrifft, indem ungefähr in einem Dutzend Worten das Gesetz, das Princip und ein vollkommenes Beispiel enthalten, so ist doch weder diese noch irgend eine spätere Definition, so einfach die Sache an sich immerhin erscheinen mag, im Stande gewesen, die Entstehung von Begrenzungs-Fragen zu verhindern, bei deren Beantwortung sowohl die bedeutendsten Schriftsteller, als die Männer der Praxis zu den verschiedensten Resultaten gelangt sind. Dem entsprechend haben sich auch in den Rechts-Anschauungen der verschiedenen Nationen bezüglich der Frage der Begrenzung des Begriffs »grosse Haverei« die beiden kurz mit der überall landläufig gewordenen Benennung »common safety- und

*) *»Si, levandæ navis gratia, jactus mercium factus sit, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.« (»Wenn Güter über Bord geworfen, um das Schiff zu erleichtern, soll durch den Beitrag Aller ersetzt werden, was für Alle hingegeben ist.«)*



common benefit-Princip« zu unterscheidenden Haupt-Principien herausgebildet.

Ueber den Begriff eines Havarie-Grosse-Actes sind die Ansichten überall wenig oder garnicht auseinandergehend, wohl aber über die aus einem Havarie-Grosse-Acte hervorgehenden Havarie-Grosse-Schäden. Das deutsche Handelsgesetzbuch stellt im Artikel 702 folgende principielle Definition an die Spitze seines von der Haverei handelnden 8. Titels:

»*Alle Schäden, welche dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiss vorsätzlich zugefügt werden, so wie auch die durch solche Maassregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, welche zu demselben Zweck aufgewendet werden, sind grosse Haverei.*«

und definirt damit gewiss in concisester Weise den Begriff eines Havarie-Grosse-Actes; bezüglich eines Havarie-Grosse-Schadens lassen aber die Worte »*sowie auch die durch solche Maassregeln ferner verursachten Schäden*«, in Fällen, wo die Exemplificationen des Artikels 708 keinen festen Anhalt bieten, noch genügend Raum für Meinungsverschiedenheiten der grundsätzlichsten Art.

Wenn man die Entstehungsgeschichte des Artikels 702 aufmerksam prüft und dabei in den Berathungs-Protocollen findet, welche Wichtigkeit dem Ausdruck »verursacht« beigelegt wurde, um die zu grosse Ausdehnung des Begriffs auf indirecte Schäden zu verhindern, so wird man in jenem Satze nur eine Directive finden können, bei deren Anwendung der praktische Dispacheur oft gezwungen sein wird, auf den treffenden Ausspruch des englischen Richters Baron Wilde zu recurriren: »*general average is a term of art and must be explained by custom.*« Damit soll durchaus nicht gesagt sein, dass ein vollkommenes Gesetzbuch eines solchen das generelle Princip aussprechenden Artikels wie 702 des deutschen Handelsgesetzbuches gänzlich entrathen könnte und sich einzig und allein auf einen möglichst alle Beispiele erschöpfenden Artikel wie 708 des deutschen Handelsgesetzbuches zu stützen vermöchte; es soll vielmehr nur hingewiesen werden auf die Schwierigkeit, in wenigen Worten das auszudrücken, was als die Quintessenz der dabei vorherrschenden Absicht zu bezeichnen war: dass nur solche **Schäden** als unter den Begriff Havarie-Grosse fallend zu betrachten sind, welche mit dem Havarie-Grosse-**Acte** in directem Causal-Zusammenhang stehen.

In dieser Schwierigkeit der vorgängigen Entscheidung über directe oder indirecte Schäden liegt die Quelle des principiellen

Gegensatzes. Diesen Gegensatz auf dem Wege der abstracten Prüfung und Verfechtung des besseren Rechts zu beseitigen ist aber unmöglich, es kann vielmehr nach heutiger Lage der Dinge nur geschehen auf dem Wege der durch gegenseitiges Entgegenkommen bedingten Vereinbarung unter den civilisirten Nationen, ohne welches ja überhaupt an die Schaffung internationaler Gesetze nicht zu denken ist.

Das common benefit Princip ist fast ohne Ausnahme von allen Staaten des europäischen Continents und von den Vereinigten Staaten von Nordamerika als Grundlage ihres Havarie-Grosse-Rechts adoptirt, während das common safety Princip auf dem Antwerpener Congress seine Vorkämpfer fast nur noch in den Vertretern Lloyds fand. Fast alle übrigen Vertreter Englands schienen mehr oder weniger geneigt zu sein, das common safety Princip rückhaltslos aufzugeben, indem sie als Basis der Berathungen die York-Rules acceptirten, in deren No. 7 und 8 das common safety Princip, wie weiter unten nachgewiesen werden wird, vollständig verlassen ist. Ob und in wie weit rein geschäftliche Sonder-Interessen dabei eine Rolle spielten, ob Lloyds nicht beeinflusst wurden durch den Umstand, dass Versicherungen auf Ladung das Hauptaliment ihres Geschäfts bilden und vom Standpunkte des englischen Assecuradeurs betrachtet durch Anwendung des common benefit Princips unzweifelhaft mehr belastet werden, während das Casco-Geschäft überwiegend in den Händen der Versicherungs-Actien-Gesellschaften liegt, das mag hierbei (weil gleichgültig) ununtersucht bleiben. Man würde dagegen vielleicht mit ebenso grossem Recht geltend machen können, dass auf der andern Seite die grossen Schiffs-Rheder und deren Versicherer (soweit die Rhedereien überhaupt versichern oder nicht in Gegenseitigkeits-Versicherungs-Vereinen, sogenannten Clubs, ihre Gefahren decken) ein sehr bestimmtes Interesse daran haben, das common benefit Princip in ihrem Lande zur Einführung und mit der Zeit zur allgemeinen Geltung zu bringen.

Unbefangen beurtheilt, muss man dem Standpunkte von Lloyds die Gerechtigkeit widerfahren lassen, dass derselbe den grossen Vortheil für sich hat, dass dadurch, dass er die Consequenzen des grossen Haverei-Actes mit dem Augenblick endigen lässt, in welchem die gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung beendigt oder richtiger: in welchem die gemeinsame Sicherheit für Schiff und Ladung erreicht ist, ein grosser Theil jener Fragen abgeschnitten wird: welche Schäden sind als directe Folgen des grossen Haverei-Actes, als grosse Haverei zu classificiren, und welche Schäden sind als indirecte, entferntere Folgen des grossen Haverei-Actes oder Opfers, als besondere Haverei zu betrachten?

Ueber die Frage: wann und durch welche Acte oder Opfer die gemeinsame Sicherheit erreicht ist, wird nur in den seltensten Fällen Zweifel entstehen. Von da ab aber kommen arbiträre Neigungen und das natürliche Bestreben jedes Rheders in Wirksamkeit, die Ladung auch über das in gemeinsamem Interesse gebrachte Opfer oder die gemachten Aufwendungen und Kosten hinaus so weit als irgend möglich für indirecte Schäden und Nachtheile mit zur Contribution zu ziehen. Hierin liegt die Schwäche in der praktischen Anwendung des common benefit Princips. Von den Anhängern desselben pflegt freilich mit Recht geltend gemacht zu werden, dass in demselben Augenblick, in welchem ein Capitain sich entschliesst, einer unabweislichen Nothwendigkeit folgend, einen Nothhafen aufzusuchen, nicht allein die Kosten des Einlaufens, sondern auch schon die Kosten des Aufenthalts und des Wiederauslaufens aus dem Nothhafen als entstanden zu betrachten sind, weil der erste Schritt die folgenden unvermeidlich nach sich zieht und daher das Ganze als ein einziger Act anzusehen ist. Dagegen urgiren aber die Anhänger des common safety Princips, dass mit dem Augenblick der erreichten gemeinsamen Sicherheit die Solidarität der Interessen von Schiff und Ladung aufhört und zunächst die im Frachtvertrage begründete Verpflichtung des Rheders der Ladung gegenüber in Wirksamkeit tritt: sein Schiff während der Dauer der unternommenen Seefahrt in seetüchtigem Zustande zu erhalten, und dass also jeder zu letzterem Zwecke entstandene Aufenthalt und dessen Kosten dem Rheder allein zur Last zu bringen. Beide Anschauungen haben ihre Berechtigung, lassen sich praktisch aber unmöglich vereinigen. In Spanien hat man freilich den Versuch dazu in der Richtung gemacht, dass man in der Praxis die Unterscheidung festsetzte: je nachdem der ursprüngliche Grund des Einlaufens in einen Nothhafen in einer vom Schiffe erlittenen grossen Haverei oder in einer besonderen Haverei liegt, die Nothhafen-Kosten entweder gänzlich in grosser Haverei oder gänzlich dem Rheder zur Last zu bringen. Wie aber, wenn grosse und besondere Haverei gleichzeitig und in vielleicht gleichem Maasse bestimmend gewesen sind bei dem Entschlusse des Schiffers, in einen Nothhafen einzulaufen? Es ist eine der schwersten Aufgaben der Spanischen Dispacheurs, in solchen Fällen sich zu entscheiden, und deren Dispachen gewähren nicht selten einen Einblick in die Schwierigkeiten der Entscheidung in der einen oder andern Richtung.

Hieraus ergiebt sich, dass es praktisch nur eine Alternative giebt: entweder das common safety Princip zu acceptiren und von dem Augenblick an, wo die gemeinsame Sicherheit erreicht

ist, jede Partei ihren Schaden und ihre Kosten für sich tragen zu lassen, oder das common benefit Princip in der Weise durchzuführen, dass man dasselbe **mit solchen Cautelen umgiebt, welche eine missbräuchliche Ausdehnung desselben möglichst ausschliessen.** Dass letzteres nicht unmöglich, dafür giebt die langjährige Erfahrung in der praktischen Anwendung dahin zielender Gesetze in fast sämmtlichen Staaten des Europäischen Continents und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine genügende Bürgschaft, und gerade auf dem Antwerpener Congress ist es zu Tage gekommen, dass auch in England sich eine mächtige Partei gebildet hat, welche gewillt ist, mit dem bisherigen common safety Princip definitiv zu brechen und sich den Bestimmungen der meisten codificirten Gesetze anzuschliessen. War nun der Zweck der Antwerpener Conferenz die Förderung der internationalen Einigung, so konnte es für uns Deutsche keine Frage sein, jene Bestrebungen auf's Wärmste zu unterstützen und daheim bestrebt zu sein, den Beschlüssen mit allen Mitteln eine praktische Folge zu geben. Wie man auch über die Knappheit des Inhalts der York and Antwerp Rules denken mag und wie sehr man von Deutscher Seite auch bedauern mag, dass es nicht gelungen, auch die übrigen Bestimmungen unseres Handelsgesetzbuches über die grosse Haverei zur allgemeinen Anerkennung, oder doch wenigstens einige der Grundprincipien desselben zur Codification zu bringen, — gelingt es auch nur, die York and Antwerp Rules zur allgemeinen contractlichen Basis für grosse Haverei-Aufmachungen, wo dieselben auch immer stattfinden mögen, zu erheben, — so ist der erste Schritt gethan, einen nicht unbedeutenden Theil des Seerechts der internationalen Gleiförmigkeit entgegen zu führen.

Die Antwerpener Verhandlungen wurden nach Erledigung der Formalitäten von dem dem Havarie-Grosse-Comité präsidirenden Sir Travers Twiss mit dem Vorschlage eröffnet, die York Rules zur Basis zu wählen, welchen Vorschlag Herr E. E. Wendt (London) unterstützte, indem er der Versammlung in einem sehr übersichtlichen Bericht des Executive Council der Association for the Reform and Codification of the Law of Nations einen kurzen Commentar zu den von den Local-Comités zu Bremen, Gothenburg und Philadelphia eingelieferten Berichten und Vorschlägen betreffs jener Rules unterbreitete.

Hierauf erfolgte die Uebergabe und Verlesung des oben

erwähnten Schreibens des Comité von Lloyds seitens dessen Vertreter, woran sich eine lange Debatte knüpfte, welche mit dem Beschlusse endigte, den Brief dem Archiv der Association einzuverleiben, im Uebrigen aber mit der Berathung über die York Rules zu beginnen.

Die Verhandlungen entwickelten sich alsdann ohne weiteren Zwischenfall wie folgt:

Rule I. Jettison of deck cargo.

A jettison of timber or deals, or any other description of wood cargo, carried on the deck of a ship in pursuance of a general custom of the trade in which the ship is then engaged, shall be made good as general average in like manner as if such cargo had been jettisoned from below deck.

No jettison of deck cargo other than timber or deals, or other wood cargo, so carried as aforesaid, shall be made good as general average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

Der erste und zweite Absatz der Rule gab zu einer eingehenden Debatte Veranlassung, während welcher wohl alle gewichtigen Gründe gegen die Zulassung überhaupt von Vergütungen für geworfene Deckladung in Havarie-Grosse erörtert wurden, von Englischer Seite u. A. unter dem Hinweis auf die Ungehörigkeit irgend einer Ladung auf Deck überhaupt, welche man nur als eine die Navigation hindernde Belastung des Schiffes ansehen dürfe, deren Gefahr Derjenige zu tragen habe, der sich daraus einen Vortheil verschaffe, also der Rheder, der die Fracht verdiene, beziehungsweise der Eigner der Deckladung, welcher den Vortheil einer billigeren Fracht als für die Raumladung geniesse. Herr Langlois (Antwerpen) wies ferner mit Recht auf die oft entstehende Schwierigkeit hin, zu constatiren, welcher Theil der Deckladung freiwillig geworfen und welcher Theil von den Wellen fortgespült. Von Deutscher Seite wurde nur für den Fall, dass die Meinungen sich allgemein für Beibehaltung der Vergütung für Deckladung ausweisen sollten, ein Amendement dahin gehend in's Auge gefasst, dass eine Vergütung für Deck-Wurf nur bei solchen Schiffen stattfinden solle, welche eigens für den Transport von Deckladung construirt und eingerichtet, so dass dieselbe keine ausserordentliche Gefahr mit sich bringe. Von Schwedischer Seite wurde ein Amendement eingebracht dahin gehend, dass Deckladung nur dann als geworfen in grosser Haverei berücksichtigt werden solle, wenn das Opfer stattgefunden habe, um ein an Grund gerathenes Schiff zu leichten und

dadurch wieder flott zu machen, ein Vorschlag, welcher, wenn überhaupt Meinung für Vergütung von Deck-Wurf gewesen wäre, die ernstlichste Berücksichtigung verdient hätte, da die Beschränkung der Vergütung auf den Fall der Strandung sowohl rechtlich als praktisch das Aeusserste sein dürfte, was man überhaupt zugestehen könnte. Jeder Seewurf von Deckladung auf offener See enthält das Eingeständniss, dass die Navigation durch die Deckladung behindert war, und zwar in ungehöriger Weise, im Gegensatz mit dem Werfen von Ladungstheilen aus dem Raume oder selbst von Schiffsutensilien, welche dem ordnungsmässigen Gebrauch entsprechend über Deck befindlich. Ueberdies konnten die Herren Proponenten den wesentlichen Factor der praktischen Erfahrung für sich anführen, da sie einem Lande angehören, in welchem Holzladungen auf Deck gang und gäbe sind.

Es stellte sich jedoch sehr bald heraus, dass die Tendenz entschieden für Abschaffung der Vergütung von Deckladung in grosser Haverei war und fand ein dem entsprechendes Amendement des Herrn Rathbone (Liverpool), welches anstatt der ersten beiden Absätze folgende Fassung vorschlug:

»No jettison of deck cargo shall be made good as General Average«

mit überwiegender Mehrheit Annahme.

Hiernach entspricht die Rule I genau dem Deutschen Handelsgesetzbuch Artikel 710. Die daselbst zu Gunsten der Küstenschifffahrt vorbehaltene Ausnahme so weit die Landesgesetze bei solcher Deckladungen für zulässig erklären, ist gegenstandslos und wird auch ohne Zweifel gegenstandslos bleiben, da nicht eine einzige der Deutschen Landes-Regierungen davon Gebrauch gemacht hat.

Der Schlusssatz der Rule I gab noch zu einigen Erörterungen Veranlassung bezüglich der Schwierigkeit, die technische Bedeutung der Worte »every structure not built in with the frame of the vessel« zu definiren, namentlich im Hinblick auf die Uebersetzung in andere Sprachen.

Von Herrn Langlois (Antwerpen) wurde in letzterer Beziehung um eine Definition gebeten, ob nach Englischen Begriffen unter »frame of the vessel« gleichzeitig »la membrure et les barrots« (Spanten und Deckbalken) zu verstehen seien, welches bejaht wurde. Herr Rahusen (Amsterdam) suchte die Schwierigkeit dadurch zu heben, dass man den Schlusssatz in negativer Weise wie folgt fasse:

»cargo laden in any structure not built in the frame of the vessel shall be considered as deck cargo.«

Schliesslich entschied sich die Versammlung für die Beibehaltung des ursprünglichen Textes der York Rules.

Es kann nun keine Frage sein, dass bei den täglichen Veränderungen in der Technik der Schiffsbaukunst, namentlich bei eisernen Schiffen, gewiss Fälle vorkommen können, in welchen selbst in England Zweifel entstehen, was als »within the frames« zu betrachten ist und was nicht; solche Fragen sind jedoch unmöglich auf gesetzgeberischem Wege zu entscheiden und müssen im concreten Streitfalle dem Urtheil und der Entscheidung von Sachverständigen vorbehalten bleiben.

Die Beibehaltung des ursprünglichen englischen Textes ist daher nur zu billigen.

Die Rule I lautet nunmehr vollständig wie folgt:

Rule I. Jettison of deck cargo.

„No jettison of deck cargo shall be made good as General Average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

in deutscher Uebersetzung:

Regel I. Seewurf von Deckladung.

Geworfene Deckladung soll nicht in grosser Haverei ersetzt werden.

Jeder nicht mit dem Gerippe des Schiffes baulich verbundene Aufbau soll als ein Theil des Decks des Schiffes betrachtet werden.

Rule II. Damage by jettison.

Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average.

Diese Rule fand, wie nach dem Auftreten von Lloyds bei Eröffnung der Conferenz zu erwarten war, vornehmlich von dieser Seite Widerspruch. Herr Hillmann wies darauf hin, wie leicht die Anwendung dieser Regel zu Missbräuchen Veranlassung geben könne, indem es sehr schwer, ja oft unmöglich sei zu entscheiden, in wie weit eine Beschädigung dem, in Folge der Oeffnung der Luken zum Zwecke des Seewurfs eingedrungenen Seewasser oder dem ohnehin in das Schiff eingedrungenen Seewasser zuzuschreiben sei. Ausserdem hob auch der Londoner

Dispacheur, Herr Manley Hopkins, die Schwierigkeit der Frage und vielleicht Inopportunität auf dieselbe einzugehen, hervor, da dieselbe auf's Engste verknüpft sei mit dem allgemeinen Princip der »ferner verursachten Schäden,« eine Principfrage, welche zur Zeit in den richterlichen Sphären Londons studirt werde.

Herr Dispacheur Hach (Bremen) unterstützte dagegen die mit dem Deutschen Handelsgesetzbuch im Einklang stehende Rule, welche schliesslich mit einem nicht gar wesentlichen, aber doch zur Vermeidung von Missverständnissen willkommenen Amendement des Herrn Dispacheur Rahusen (Amsterdam) mit grosser Majorität (32—6) angenommen wurde. Das Amendement fügte dem zweiten Absatz der Rule ebenfalls den Schluss des ersten Absatzes an: »in case the loss by jettison is so made good.«

Die Rule II lautet darnach nunmehr vollständig:

Rule II. Damage by jettison.

Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average in case the loss by jettison is so made good.

und in deutscher Uebersetzung:

Regel II. Schaden in Folge Seewurfs.

Schaden, verursacht an der Ladung durch Wasser, welches durch die, behufs eines Seewurfs geöffneten Luken oder durch andere zu demselben Zweck gemachte Oeffnungen unvermeidlich in den Schiffsraum dringt, soll in grosser Haverei vergütet werden, falls der Verlust durch den Seewurf selbst auf solche Weise vergütet wird.

Schaden, verursacht durch Bruch, Schamvielung oder auf andere Weise durch Lösung der Stauung in Folge eines Seewurfs, soll in grosser Haverei vergütet werden, falls der Verlust durch den Seewurf selbst auf solche Weise vergütet wird.

Rule III. Extinguishing fire on shipboard.

Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be general average.

Das Deutsche Handelsgesetzbuch enthält im Artikel 708, welches die einzelnen Fälle von grosser Haverei exemplificirt, Nichts über einen solchen Fall, um so merkwürdiger, als mancher

weniger oft vorkommender Fälle gedacht ist, ein Beweis, wie nothwendig es ist, wenn man überhaupt darauf ausgeht ein codificirtes Gesetz zu schaffen und sich nicht mit Feststellung einzelner aus der Praxis herausgegriffener Beispiele zu begnügen, ein generelles Princip an die Spitze zu stellen, so schwer es auch erscheinen mag, über die Fassung desselben ein internationales Einverständniss herbeizuführen.

Aber auch bezüglich Englands ist diese Rule III von besonderem Interesse, indem bis vor nicht langer Zeit die Englischen Dispacheurs usancemässig solche Schäden als nicht zur grossen Haverei gehörend behandelten. Die gerichtliche Entscheidung, *) welche jenen langjährigen Gebrauch schliesslich einfach unter Adoptirung einer American. Entscheidung des Supreme court of Pennsylvania (Nimick v. Holmes) für falsch und dem common law widersprechend erklärte, giebt ein interessantes Beispiel, wie es möglich ist, dass etwas Grundfalsches sich Jahrzehnte lang in England durch die Gewohnheit aufrecht erhält, weil Niemand es wagt, den weitläufigen und kostspieligen Rechtsweg zu beschreiten, wahrlich kein ermuthigendes Beispiel für Diejenigen, welche sich den Bestrebungen für eine internationale Codification des Seerechts gegenüber auf den hohen Werth des lediglich auf dem common law beruhenden lebendigen Rechts berufen.

Die Rule III wurde mit einem sehr wichtigen Amendement des Herrn Lowndes (Liverpool) angenommen, welches in der Hinzufügung der Worte bestand:

»except no compensation be made for damage done by water to packages actually on fire«

Dieser Zusatz entspricht dem deutschen Gebrauch (wenigstens in Hamburg), soweit im concreten Fall aus den Documenten ersichtlich, ob und welche Colli vom Feuer bereits erfasst waren.

Die Rule III lautet nunmehr wie folgt:

Rule III. Extinguishing fire on shipboard.

Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be General Average, except that no compensation be made for damage done by water to packages which have been on fire.

---

*) Stewart v. the West India and Pacific Steamship Company, siehe Lowndes (Referat S. 177 u. ff.).

In Deutscher Uebersetzung:

Regel III. Löschen eines Feuers am Bord eines Schiffes.

Schaden, verursacht an Schiff oder Ladung oder an Beiden durch Wasser oder auf andere Weise beim Löschen eines Feuers am Bord des Schiffes, ist grosse Haverei, mit der Ausnahme jedoch, dass keine Vergütung stattfindet für Wasserbeschädigung an solchen Colli, welche selbst vom Feuer ergriffen gewesen sind.

Rule IV. Cutting away wreck.

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Die Rule IV wurde nur von Deutscher Seite und von Herrn Langlois (Antwerpen) beanstandet, von ersterer Seite gemäss des Berichtes der Commission für Havarie-Grosse des Deutschen Zweig-Vereins, worin der Erwägung anheimgestellt wurde: »dass doch Fälle vorkommen, in denen solches Kappen nach dem Fundamental-Grundsatze der Havarie-Grosse wirklich als solche zu behandeln, und da das Gekappte doch immerhin im Augenblicke des Kappens noch einen nicht unbeträchtlichen Werth haben kann, namentlich wenn Segel und Tauwerk mit den gebrochenen Rundhölzern weggekappt werden.« Herr Langlois (Antwerpen) machte auf die Gefahr aufmerksam, dass der Capitain unter Umständen durch die Rule IV veranlasst werden könnte, das gemeinsame Interesse dem eigenen, beziehungsweise demjenigen seines Rheders nachzustellen, indem er im Interesse des letzteren zu conserviren suche, was im gemeinsamen Interesse geboten wäre schleunigst zu beseitigen.

Beide Gesichtspunkte, sowohl der deutsche von Herrn Hach vertretene als derjenige des Herrn Langlois, fanden nur schwache Minoritäten zur Unterstützung.

Herr Rahusen (Amsterdam) machte dagegen geltend, dass in dem Augenblick wo man die Wracktheile kappe, der betreffende Gegenstand schon als verloren zu betrachten sei, und billigte selbst nicht den in seinem eigenen Lande und in Belgien bestehenden Gebrauch, in solchem Falle nach Abzug von ⅓ den halben Werth in grosser Haverei zu vergüten. Ein aussenbords nur noch an einigen Tauen gehaltener gebrochener Mast sei ein verlorener Mast.

Herr Manley Hopkins (London) anerkannte, dass die Regel unter Umständen eine Härte involvire, dass es aber schwer sei,

dieselbe zu verbessern, und dass dieselbe in England stets Anwendung finde.

Die Herren Middelburg (Copenhagen), Winge (Christiania) und van Peborgh (Antwerpen) unterstützten die Ansichten; desgleichen Herr Rathbone (Liverpool) unter Hinweis auf das Princip des Havarie-Grosse-Begriffs, wonach von einem Opfer im Sinne der Havarie-Grosse nicht die Rede sein könne, wenn gerade der die Gefahr verursachende Gegenstand geopfert werden müsse.

Herr Langlois (Antwerpen) befürwortete, wenn man auch einen gebrochenen Mast nicht vergüten wolle, doch eine Vergütung für in Folge dessen noch keineswegs als mit verloren zu betrachtende, aber dennoch mit geopferte gesunde Segel, Stengen etc.

Dagegen machte Herr Jacobsen (Copenhagen) nicht mit Unrecht darauf aufmerksam, dass in einem solchen Falle das vom Capitain durch Kappen gebrachte Opfer in der Regel nicht mehr ein freiwilliges sei, eine der Hauptvoraussetzungen des Havarie-Grosse-Charakters also fehle.

Die Rule IV wurde schliesslich fast einstimmig angenommen und damit ein Unterschied mit dem auf Artikel 708 sub 1 des Deutschen Handels-Gesetzbuches basirten Deutschen Gebrauch constituirt, in Bezug auf welchen jedoch selbst der Bremer Commissionsbericht schon mit Recht Nachgiebigkeit empfohlen hatte. Die in einzelnen Fällen vielleicht nicht wegzuleugnende Härte wird mehr als aufgewogen durch die vielen Fälle, in welchen in der That für etwas thatsächlich schon Verlorenes und ausserhalb der Wahl des Capitains (ob zu opfern oder nicht) Liegendes, Ersatz verlangt wird und in welchen dem Dispacheur also die Schwierigkeit überlassen bleibt, zu prüfen, was und wie viel in jedem einzelnen Falle zu vergüten ist.

Die Rule IV lautet demnach unverändert:

Rule IV. Cutting away wreck.

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

In Deutscher Uebersetzung:

Regel IV. Kappen von Wrackstücken.

Verlust oder Schaden, verursacht durch Kappen der Wrackstücke oder Ueberbleibsel von Rundhölzern oder anderen Gegenständen, welche bereits vorher in Folge von Seegefahren fortgeführt waren, soll nicht in grosser Haverei vergütet werden.

Rule V. Voluntary stranding.

When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as general average.

Diese Rule V ist eine der wichtigsten, namentlich für Deutschland, in sofern als dieselbe eine entschiedene Abweichung vom Deutschen Handelsgesetzbuch feststellt. Nichts destoweniger fand die Rule fast ohne Discussion einstimmige Annahme und mit Recht, da damit eine der schwierigsten Fragen aus der Welt geschafft wird, die ein Dispacheur zu entscheiden hat, nämlich: ob die freiwillige Strandung ein wirkliches, im Interesse der ganzen Gemeinschaft von Schiff, Fracht und Ladung gebrachtes Opfer, wie es auch vom Deutschen Handelsgesetzbuch zur strengsten Bedingung gemacht wird, involvirt oder nicht.

Die erfahrenen Dispacheurs werden darin übereinstimmen, dass diejenigen Fälle, in welchen man ohne Bedenken zugeben darf, dass die freiwillige Strandung ein solches Opfer involvirt, äusserst selten vorkommen, im Gegentheil in den meisten Fällen anzunehmen sein wird, dass dem Schiffer kaum eine Wahl blieb, das Schiff durch auf den Strand setzen von dem sonst gewissen Untergang zu retten. In solchen Fällen ist das Criterium der rettenden Absicht im Interesse des Ganzen schwer als vorhanden nachzuweisen und dem Dispacheur bleibt die heikle Aufgabe aus oftmals lückenhaften Dokumenten sich eine Entscheidung herauszubilden, auf welcher Seite das alleinige oder mindestens überwiegende Motiv liegt.

Zu welchen Subtilitäten diese Schwierigkeit führt, beweist u. A. eine Entscheidung des Preussischen Obertribunals*), wonach, wenn der Schiffer statt der nothwendigen Strandung, welche das Schiff zertrümmert haben würde, absichtlich eine andere Strandung herbei führt, welche es rettet, diese concrete Strandung den Character der Absichtlichkeit nicht dadurch verliere, dass eine andere Strandung mit Nothwendigkeit erfolgt wäre, und dass, wenn die Absicht den Untergang von Schiff und Ladung abzuwenden feststeht, es nicht darauf ankommt, ob damit zugleich die Absicht das Leben der Mannschaft zu retten, zusammen fiel.

Ist es da nicht besser, den ganzen Act aus dem grossen Haverei-Begriff auszumerzen? Wenn es irgendwo gerechtfertigt erscheint jenen Begriff einzuschränken, so erscheint es dort gebotener, wo es sich um einen zweifelhaften grossen Haverei-

*) Makower, Commentar zum Deutschen Handelsgesetzbuch. 5. Aufl. S. 492.

Act selbst, als wo es sich um zweifelhafte Fol eines solchen Actes handelt.

Alle Gesetzgebungen, welche die freiwillige Strandung als grosse Haverei behandeln, machen in mehr oder minder präciser Weise den Vorbehalt eines wirklichen Opfers im Interesse des Ganzen; die Schwierigkeit für den Dispacheur ist also überall dieselbe. Nur in einem Falle lässt sich in der Praxis Ursache und Wirkung eher klarstellen, in dem Falle nämlich, wo mit der freiwilligen Strandung die Abwendung der feindlichen Nehmung bezweckt wurde, da in einem solchen Falle die beiden Gefahren, von welchen der Schiffer die eine wählt, um der anderen zu entgehen, leichter zu trennen sind und daher klarer zu überschauen ist, ob ein freiwilliges Opfer im Interesse des Ganzen vorliegt. Die York Rules schweigen über diesen Fall, es bleibt also in dieser Beziehung bei den Gesetzen der respectiven Länder, welche in Deutschland in solchem Falle die freiwillige Strandung für einen Act der grossen Haverei erklären (Handelsgesetzbuch Artikel 708 sub 3). Abgesehen von diesem Falle wird man den York Rules in Deutschland um so leichter beitreten als, wie der Bremer Commissionsbericht mit Recht hervorhebt, schon bei der ersten Berathung des Handelsgesetzbuchs der Antrag, Schaden durch freiwillige Strandung nicht in grosser Haverei aufzunehmen, nur mit einer Stimme in der Minorität blieb.

Rule V lautet:

Rule V. Voluntary stranding.

When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as general average.

In Deutscher Uebersetzung:

Regel V. Freiwillige Strandung.

Wenn ein Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird, weil es im Begriff ist zu sinken oder auf den Strand oder Felsen zuzutreiben, so soll kein Schaden, welcher dem Schiffe, der Ladung und der Fracht oder irgend welchen dieser Gegenstände durch solches absichtliches auf den Strand setzen zugefügt wird, in grosser Haverei vergütet werden.

Rule VI. Carrying press of sail.

Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as general average.

In Deutscher Uebersetzung:

Regel VI. Prangen.

Schaden, verursacht an Schiff oder Ladung durch Prangen, soll nicht in grosser Haverei vergütet werden.

Diese Rule wurde einstimmig angenommen. Dieselbe entspricht allen bestehenden Gesetzen und Gebräuchen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen Dänemarks und Portugals.

Rule VII. Port of refuge expenses.

When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as general average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as general average, the cost of re-loading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage-charges on such cargo, shall likewise be so admitted. Except that any portion of the cargo left at such port of refuge, on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such general average.

Rule VIII. Wages and maintenance of crew in port of refuge.

When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as general average. Except that any portion of the cargo left at such port of refuge on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or unability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such general average.

Diese beiden Rules behandeln die Kernfrage betreffs des Unterschieds zwischen dem common benefit und dem common safety Princip. Es genügt daher in der Hauptsache, was den meritorischen Theil der Fragen anbelangt, auf Seite 8 u. ff. darüber Gesagtes zu verweisen.

Naturgemäss waren es auch diese beiden Rules, deren sich die Opposition gegen das common benefit Princip hauptsächlich bemächtigte: die Herren von Lloyds unter Geltendmachung ihres vollständig negirenden Standpunktes, Herr Schneider (Bremen)

indem er einen ganz neuen Entwurf vorlegte, welcher eingehend, aber in gefährlich casuistischer Weise den Gegenstand behandelte und am Schluss die Seite 11 bei Erwähnung des Sp[illegible]schen Gebrauchs hervorgehobene Schwierigkeit durch folgende Bestimmung zu heben vermeinte:

»In case a vessel has entered a port of refuge for repairs of general and particular average, the expenses incurred shall be devided in proportion to the importance of each description of average and be distributed as before stated.«

Die proportionelle Vertheilung der Kosten nach Maassgabe der »importance of each description of average«, dürfte aber in der Praxis eben so schwierig sein als die Entscheidung über das überwiegende Motiv des Einlaufens. Herrn Schneider's Propositionen fanden keine Unterstützung.

Im Uebrigen fanden eingehende Erörterungen statt, indem die am Schluss beider Rules vorhandenen Ausnahme-Bestimmungen beanstandet wurden. Wegen der dagegen namentlich von Deutscher Seite geltend gemachten Gründe, ist auf den Bremer Commissionsbericht (Seite 53 u. 54) zu verweisen, der dieselben ausführlich enthält. Dieselben fanden fast allgemeine Unterstützung und führten zu einer Annahme (mit grosser Majorität) des von Herrn Hach (Bremen) gestellten Antrags, bei beiden Rules die Ausnahme-Bestimmung am Schlusse derselben zu streichen, so dass dieselben nunmehr folgenden Wortlaut haben:

Rule VII. Port of refuge expenses.

When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as general average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as general average, the cost of re-loading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage-charges on such cargo, shall likewise be so admitted.

Regel VII. Nothhafen-Kosten.

Wenn ein Schiff unter solchen Umständen in einen Nothhafen eingelaufen ist, dass die Kosten des Einlaufens in grosser Haverei zulässig sind und wenn es von dort mit seiner ursprünglichen Ladung oder einem Theil derselben wieder ausgelaufen ist, so sollen auch die entsprechenden Kosten des Auslaufens aus solchem Hafen in grosser Haverei zugelassen werden, und wenn die Kosten des Löschens von Ladung in solchem Hafen in grosser Haverei zulässig

sind, so sollen die Kosten des Wiedereinladens und der Stauung solcher Ladung am Bord des betreffenden Schiffes, zuzüglich aller Lagerungskosten für solche Ladung ebenfalls in grosser Haverei zugelassen werden.

Rule VIII. Wages and maintenance of crew in port of refuge.

When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as general average.

Regel VIII. Heuer und Unterhalt der Schiffsbesatzung im Nothhafen.

Wenn ein Schiff unter den in Regel VII definirten Umständen in einen Nothhafen eingelaufen ist, so sollen die Heuer und die Kosten des Unterhalts des Schiffers und der Schiffsmannschaft von dem Zeitpunkte des Einlaufens in eihen solchen Hafen bis zur Fertigstellung des Schiffes zur Fortsetzung seiner Reise, in grosser Haverei vergütet werden.

Diese Regeln entsprechen, — abgesehen von dem mehrfach erwähnten Spanischen Gebrauch »alle Consequenzen nach dem Ursprung der Nothwendigkeit des Einlaufens zu beurtheilen«, und dem bis jetzt in England herrschenden common safety Princip (welchem einzeln auch das Belgische Gesetz huldigt), mit nur unwesentlichen Abweichungen den bestehenden Gesetzen und Gebräuchen des ganzen Europäischen Continents und denjenigen der Vereinigten Staaten von Nord-America. Die einzigen wesentlichen Abweichungen dürften nur darin bestehen, dass nach Französischem und Spanischem Gesetz Kost- und Monatsgelder nur dann in grosser Haverei vergütet werden, wenn das Schiff unter Zeit-Charter und wenn der Schaden, wegen welchen das Schiff den Nothhafen aufsuchen musste, grosse Haverei ist, und dass ferner nach Americanischem Gesetz Kost- und Monatsgelder nicht erst vom Tage des Einlaufens in den Hafen, sondern bereits vom Tage an, an welchem das Schiff seinen Curs ändert um nach einem Nothhafen abzuhalten, in grosser Haverei vergütet werden. Consequenter Weise vergütet man in America dementsprechend auch die Kosten für einen Extra-Verbrauch von Kohlen während des Abhaltens nach dem Nothhafen. Acceptirt man in America die York Rules, so müssen nach unserer Ansicht sowohl der letztere Gebrauch, als auch der erstere Unterschied fallen, da

beide Arten von Kosten analog sind. Die übrigen gegen Rule VII und VIII gemachten Einwendungen haben wir in der Hauptsache schon im Eingang angedeutet. Nur erwähnen möchten wir noch, dass auf eine der Einwendungen Lloyds: »dass der Ersatz von Kost- und Monatsgeldern die Capitaine in Versuchung bringen würde, ihren Aufenthalt im Nothhafen unnöthig zu verlängern«, mit Recht von Herrn John Glover (London) erwidert wurde, dass das nicht zu befürchten sei, da bei dem heutzutage erhöhten Werth der Zeit, namentlich für Dampfschiffe, der Ersatz obiger Kosten gegenüber dem Zeit-Verlust für den Rheder absolut keine Rolle spiele. Ueberdies haben sich die Ansichten betreffs Kost- und Monatsgelder schon seit langer Zeit in England geändert, indem die sogenannten Clubs (Versicherungs-Gesellschaften auf Gegenseitigkeit) dem Rheder den Ersatz für Kost- und Monatsgelder ohnehin gewähren.

Rule IX. Damage to cargo in discharging.

Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as general average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

In Deutscher Uebersetzung:

Regel IX. Schaden an der Ladung beim Löschen.

Schaden, verursacht an der Ladung durch Löschen in einem Nothhafen, soll nicht in grosser Haverei zulässig sein, falls solche Ladung an derjenigen Stelle und auf diejenige Weise gelöscht worden, welche in dem betreffenden Hafen auch für nicht in Seenoth befindliche Schiffe die gebräuchlichen sind.

Rule IX wurde nach kurzer Debatte unverändert angenommen, indem ein von Englischer Seite gestelltes, auf das Gegentheil hinauslaufendes Amendement, welches in ähnlicher Weise begründet zu werden schien, wie in dem Commissions-Bericht der Americanischen Assecuradeurs, keinen Anklang fand. Die Regel IX entspricht dem Gebrauch der Deutschen Dispacheurs (wenigstens des Hamburger). Eine wichtige und richtige Bemerkung wurde bei Gelegenheit der Erörterung von Herrn Glover (London) gemacht, dahin gehend: dass die Entlöschung auch Veranlassung geben könne zu materiellen Verlüsten an der Ladung, und dass man einen solchen quantitativen Verlust nicht mit einer Beschädigung der Waare verschmelzen dürfe, auf welch' letztere allein die Regel IX Anwendung finden müsse.

Die von Herrn Glover angeregte Frage gelangte nicht zur Entscheidung.

Der bisherige Englische Gebrauch entspricht genau der Rule IX, macht aber keinen Unterschied zwischen qualitativen und quantitativen Schäden, während in Deutschland ein nachweislicher Gewichts-Verlust bei Gütern, welche einem solchen durch jede während der Reise vorgenommene Manipulation des Löschens und Wiederverladens naturgemäss unterworfen sind, z. B. Salpeter, in Havarie-Grosse vergütet zu werden pflegte.

Zu Rule X, Contributory values, welche wie folgt lautete:

»The Contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk, of 2-5ths of such freight, in lieu of crew's wages, port-charges, and all other deductions; deduction being also made, from the value of the property, of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to general average.«

wurde von Herrn Hach gemäss des Bremer Commissions-Berichts (siehe Seite 54 unten und 60 sub 4) ein dem Deutschen Handelsgesetzbuch entsprechendes Amendement gestellt:

> The cargo contributes with the actual net value of the goods at the end of the voyage, deducting all expenses incurred after the accident.
>
> The ship contributes with its actual value at the end of the voyage, deducting the then still existing value of those repairs and supplies which have been made after the casualty.
>
> The freight contributes with two-thirds of its gross amount (eventually to concede three-fifths, or even onehalf).
>
> To all these contributing values is to be added the amount, made good in General Average for objects sacrificed.

und im Sinne des Commissions-Berichts motivirt. Auf Englischer Seite schien das richtige Verständniss für diese Frage zu fehlen, was daher kommen mag, dass der Englische Dispacheur überhaupt keine gesetzliche Grundlage dafür besitzt, auf welchem Wege der wirkliche Werth des beitragspflichtigen Eigenthums am Ende der Unternehmung bezüglich des Schiffes zu ermitteln ist. Es läuft in der Praxis mehr oder weniger auf eine Verständigung des Dispacheurs mit dem betreffenden Rheder hinaus, den je nach Umständen höchst relativen Werth des Schiffes abzuschätzen, relativ: je nach

den Gesichtspunkten, von welchen aus man den Werth eines so wenig marktgängigen Eigenthums, wie ein Schiff es ist, betrachtet.

Lowndes (pag. 235) sagt darüber sehr richtig:

To determine the actual value of a ship is not always very easy. On principle a merchant-ship being simply a machine for earning freights, the real value of a ship to her owner is, the present capitalized value of all her future earnings, so long as she can be used as a ship, after deduction of her working expenses; to which must be added the present value of the sum for which she may eventually be sold to be broken up. But, as the data for such a calculation do not exist, we have to adopt other tests in the way of approximation. One such test is the value in the market, which represents the current opinions of shipowners on the point. This test can be adopted when there is a market for ships of the kind, sufficiently extensive to give a fair approximation to the ships real value. In the case of ships of a peculiar build or exceptional size or having qualities which specially adapt them to some one limited trade the value in the market may not come near to the real value. In such a case it may be necessary, to take account of the first cost, to make a deduction for age and wear and tear; to allow likewise, for changes that may have taken place, since the ship was built, in the cost of materials or the prize of labour or for later improvements in construction which may diminish her relative value. In short, no inflexible rule can be laid down beyond this: the principle is, the ship is to be valued at that sum for which the owner as a reasonable man would be willing to sell her; and this sum must be ascertained by the adjuster **as well as he can.**

Damit zusammenhängend ist auch die Praxis der Englischen Dispacheurs bezüglich der Abzüge eine ungleichförmige. Anders ist es in Deutschland, wo sowohl der Werth, welchen das Schiff in dem Zustande am Ende der Reise beim Beginn der Löschung hat, als auch der noch vorhandene Werth derjenigen Reparaturen und Anschaffungen, welche erst nach dem Haverei-Fall erfolgt, durch auf Unpartheilichkeit beeidigte Sachverständige abzuschätzen ist. In diesen Bestimmungen wird nun freilich durch den Inhalt der Rule X **Nichts** geändert; nichtsdestoweniger wäre es wünschenswerth gewesen, dass dieser Punkt durch Annahme des von Herrn Hach gestellten Amendements für alle Länder klar gestellt worden wäre. Wo auch immer der Werth eines Schiffes am Bestimmungsort in der Form wie in Deutschland üblich festgestellt wird, muss die Basis der Abschätzung für das Schiff selbst und für **die in demselben steckenden,** nach dem Haverei-Falle gemachten Reparaturen und Anschaffungen, eine und dieselbe

sein; eine Feststellung des Schiffs-Werthes durch Abschätzung und eine Feststellung der Abzüge für Reparaturen und Anschaffungen dagegen auf Grund der an einem dritten, vielleicht ganz unverhältnissmässig theureren Orte aufgewendeten Kosten (an welchem dritten Orte das Schiff selbst auch vielleicht einen viel höheren Werth gehabt haben würde), ist geradezu ein Unding. Die Basis beider Werthbestimmungen muss stets durchaus die gleiche sein. Da nun die Rule X bezüglich des Schiffes nur die Principien der Contributions-Pflicht ausspricht, nicht aber die Formen angiebt, unter welchen die Contributions-Werthe festzustellen, so verbleibt es in letzterer Beziehung bei den speciellen Gebräuchen des betreffenden Bestimmungsorts. Dasselbe gilt auch von Waaren. Die Rule X giebt nur ganz im Allgemeinen das Princip an; die Form, in welcher der Werth festzustellen, bleibt den Landesgewohnheiten, beziehungsweise Gesetzen überlassen. Selbstverständlich werden sich jedoch niemals so wesentliche Unterschiede wie beim Schiffe herausstellen, da der Marktwerth einer Waare am Bestimmungsort etwas wesentlich Consistenteres ist, als der Werth eines Schiffes.

Eine erhebliche Aenderung im Vergleich mit dem ursprünglichen Wortlaut hat die Rule X in Antwerpen in Folge eines Amendements des Herrn Lowndes (Liverpool) erhalten, dahin gehend: für die Worte »deduction being made from the shipowners freight and passage-money at risk, of 2/5ths of such freight, in lieu of crews wages, port-charges and all other deductions« zu setzen: »deduction being made from the shipowners freight and passage-money at risk of such port charges and crews wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice.«

Es wird also anstatt der früheren festen Quote dem Dispacheur zugemuthet, in jedem einzelnen Fall den Belauf der dem Rheder durch den Havarie-Grosse-Act geretteten Netto-Fracht genau zu ermitteln. Principiell ist dies unzweifelhaft richtiger und kommt für die Fracht auf dasselbe hinaus, was im Deutschen Handelsgesetzbuch Artikel 723 für Ueberfahrtsgelder bereits bestimmt ist:

»Ueberfahrtsgelder tragen bei mit dem Betrage, welcher im Fall des Verlustes des Schiffes eingebüsst wäre, nach Abzug der Unkosten, welche alsdann erspart sein würden.«

Die im Deutschen Handels-Gesetzbuch, wie in fast allen andern codificirten Gesetzen enthaltene Bestimmung einer festen Beitrags-Quote der Fracht (in Deutschland 2/3 der Brutto-Fracht), verfolgte lediglich den Zweck, die, wenn sie genau sein soll, weitläufige Berechnung der in jedem einzelnen Falle als erspart

anzusehenden Unkosten, zu vermeiden, indem man eine ungefähr für alle Fälle zutreffende feste Quote annahm. Nur bei Ueberfahrtsgeldern, wo der Natur der Sache nach grössere Unterschiede zwischen Fall und Fall vorhanden zu sein pflegen, namentlich schon bezüglich der vom Rheder zu machenden beziehungsweise zu ersparenden Aufwendungen für Beköstigung der Passagiere, beschränkte man sich auf das Aussprechen eines allgemeinen Princips.

Bei Anwendung der York and Antwerp Rules wird also der Dispacheur von der Bequemlichkeit der festen Beitrags-Quote für die Fracht absehen und mit Hülfe der Muster-Rollen und Abrechnungen, beziehungsweise Bestimmungen über Hafen-Unkosten und dergl., eine genaue Berechnung der Netto-Fracht aufstellen müssen. In England wird es ja stets so gemacht; ob die Herren Dispacheurs dort aber immer auf Grund eingehender Berechnungen zu ihren Contributions-Werthen der Fracht gelangen oder vielmehr als praktische Leute mit Hülfe annähernder, erfahrungsmässiger Abschätzungen, mag dahingestellt bleiben. Niemand wird dem grossen Scharfsinn und der umfassenden Gelehrsamkeit, mit welcher in den Büchern der Herren Baily, Lowndes und Manley Hopkins die verschiedenen Principien nach allen Richtungen hin beleuchtet, bekämpft und vertheidigt werden, seine Bewunderung und Anerkennung versagen; in der Praxis, d. h. in ihren Dispachen aber, sind die Englischen Dispacheurs wortkarge Leute. Unnöthige Berechnungs-Aufstellungen schmälern den klaren Ueberblick; also keine unnütze Worte: »short and sweet.«

Durch das Amendement des Herrn Lowndes ist übrigens nicht allein im Vergleich mit Deutschland, sondern im Vergleich mit allen übrigen Ländern (ausgenommen die Vereinigten Staaten) eine Aenderung constituirt, indem die Fracht dort überall mit einer festen Quote, und zwar meistens nur mit der Hälfte der Brutto-Fracht, contribuirt.

Aber nicht allein bezüglich der Fracht, sondern auch bezüglich des Cascos enthält die Rule X eine wesentliche Veränderung im Vergleich mit den in Frankreich, Belgien, Portugal und Italien bis jetzt geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Nach letzteren contribuirt nämlich auch das Casco nur mit dem halben Werth am Ende der Reise. Bezüglich des Cascos darf man diese Einrichtung aber wohl mit Recht als eine veraltete bezeichnen, umsomehr, als in dem projectirten neuen Französischen Gesetz über grosse Haverei vom Jahre 1869 (Lowndes S. 445) (bis jetzt allerdings nicht zum Gesetz erhoben, aber für alle internationalen Bestrebungen sehr der Beachtung zu empfehlen

wegen seiner äusserst klaren und präcisen Fassung) im Art. 413 der alte Gebrauch aufgehoben und das Schiff mit seinem ganzen Werth am Ende der Reise abzüglich der Kosten der besonderen Haverei, welche es in Folge des Havarie-Grosse-Actes oder später erlitten, für beitragspflichtig erklärt wird. Die Entstehung der Normirung der festen Quote von $1/2$, ist auf ähnliche Gründe wie bei der Fracht zurückzuführen, *) nämlich auf den praktischen Wunsch, an Stelle weitläufiger Berechnungen der zu machenden Abzüge ein für alle Mal eine feste Quote gelten zu lassen.

Bei Bestimmung eines Schiffes nach den letztgenannten Ländern wird also den Anhängern des common safety Princips die Compensation geboten: das nach ihrer Ansicht durch das common benefit Princip zu sehr bevorzugte Casco mit einem höheren Werth contribuiren zu sehen, vorausgesetzt natürlich, dass die York and Antwerp Rules auch in jenen Ländern zur praktischen Durchführung gelangen.

Die Rule X erhielt schliesslich folgende Fassung:

Rule X. Contributory values.

The contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowners freight- and passage-money at risk, of such port-charges and crews wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice; deduction being also made, from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to general average.

In Deutscher Uebersetzung:

Regel X. Beitragspflichtige Werthe.

Der Beitrag zur grossen Haverei soll von dem wirklichen Werthe des beitragspflichtigen Eigenthums am Ende der Unternehmung, zuzüglich des in grosser Haverei vergüteten Betrags für geopfertes Eigenthum, geleistet werden, wobei jedoch von der Fracht und den Ueberfahrtsgeldern des Rheders, falls und in soweit solche gefährdet waren, diejenigen Hafenkosten und Heuer abzuziehen sind, welche nicht aufzuwenden gewesen wären, wenn Schiff und Ladung zur Zeit des grossen Haverei-Actes oder Opfers total verloren gegangen wären; ferner sind von dem Werth des beitragspflichtigen

---

*) Rogron, Code de Commerce. Paris 1873. Bemerkungen zu Artikel 304.

Eigenthums alle erst nach Entstehung des grossen Haverei-Anspruchs auf dasselbe verwendeten Kosten abzuziehen.

Rule XI. Loss of freight.

In every case in which a sacrifice of cargo is made good as general average, the loss of freight (if any) which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

In Deutscher Uebersetzung:

Regel XI. Frachtverlust.

In jedem Falle, in welchem aufgeopferte Ladung in grosser Haverei vergütet wird, wird auch der durch solchen Verlust von Ladung verursachte etwaige Frachtverlust in grosser Haverei vergütet.

Diese Rule entspricht dem Art. 717 des Deutschen Handelsgesetzbuches sowohl, als den gesetzlichen Bestimmungen der übrigen Länder; sie wurde ohne Discussion einstimmig angenommen.

Vorstehenden 11 York Rules wurde am Schlusse der Antwerpener Berathungen noch eine zwölfte Regel hinzugefügt, folgenden Inhalts:

Rule XII. Amount to be made good for cargo.

The value to be allowed for goods sacrificed shall be that value which the owner would have received if such goods had not been sacrificed.

In Deutscher Uebersetzung:

Regel XII. Vergütung für Ladung.

Die Vergütung für aufgeopferte Güter wird durch den Werth bestimmt, welchen der Eigenthümer empfangen haben würde, wenn die betreffenden Güter nicht aufgeopfert worden wären.

Diese Regel entspricht im Princip den Bestimmungen des Artikels 713 des Deutschen Handelsgesetzbuches, dessen erster Absatz von Herrn Hach (Bremen) zur Annahme proponirt wurde. Herr Baily (Liverpool) schlug dagegen die obige allgemeiner gehaltene Fassung als Amendement vor, welches letztere alsdann einstimmige Annahme fand.

Der Uebersichtlichkeit wegen ist die Besprechung obiger Regel XII vorweggenommen, obgleich nach Durchberathung der ursprünglichen 11 York Rules zunächst die in dem Bremer Commissions-Bericht des Näheren motivirte Vorlage der Bestimmungen des Deutschen Handels-Gesetzbuches folgte. Wie

oben bereits angedeutet, hätten dieselben, wenn es sich in Antwerpen um Zustandebringung eines wirklich erschöpfenden Gesetzwerkes gehandelt hätte, gewiss eine ernstere Prüfung verdient und auch ohne Zweifel erhalten, denn es mangelte dort keineswegs an Interesse für diesen Zweck. Dagegen schien man auf Englischer Seite selbst bei sonst gutem Willen und dem Bestreben die Rechtsanschauungen der anderen Nationen zu prüfen und zu erkennen, von einer gewissen Furcht befangen zu sein vor Beschlüssen, welche einestheils als Eingriffe in das common law nicht ohne Sanction der gesetzgebenden Gewalten durchzuführen, und welche anderntheils geeignet sein möchten, die in wenigen gerichtlichen Entscheidungen niedergelegten Principien zu alteriren und damit einen mühsam erlangten, wenn auch theilweise nur nothdürftig festen Rechtsboden in Frage zu stellen. Mit allen anderen Nationen würde Deutschland sich leicht verständigen, da das Deutsche Handels-Gesetzbuch ja durchaus nicht den Anspruch macht, als etwas einzig Dastehendes und von anderen Gesetzbüchern Unerreichtes anerkannt zu werden. Der nicht abzuleugnende Werth des Deutschen Handelsgesetzbuches besteht ja vielmehr darin, dass die Verfasser desselben es nicht verschmäht haben auch aus fremden Quellen zu schöpfen und sich das Gute daraus zu Eigen zu machen.

Anders ist es aber England gegenüber. Dort ist in einer der Hauptfragen des modernen Seerechts: der Haftpflichtsfrage des Rheders, ein so wesentlicher Unterschied im Vergleich mit den continentalen Gesetzen vorhanden, dass an diesem Gegensatz allein alle Versuche scheitern müssen auf dem Wege privater internationaler Vereinbarungen mehr als in den 12 Yorker und Antwerpener Regeln enthalten, zu erreichen. Dem entsprechend war auch die Aufnahme des von Herrn Dispacheur Hach (Bremen) gemachten Vorschlags, den Artikel 702 des Deutschen Handels-Gesetzbuches, dessen oben (Seite 9) eingehend Erwähnung gethan, den York Rules hinzuzufügen, beziehungsweise als das allgemeine Princip der grossen Haverei aussprechend, an die Spitze zu stellen. Einigermassen überraschen muss es dabei, dass Herr Rahusen (Amsterdam), abgesehen von einer Kritik der Fassung des Paragraphen, in welche ja auch von Deutscher Seite gerne eingetreten worden wäre, sich im Princip gegen eine allgemeine Definition des Begriffs »grosse Haverei« als gefährlich aussprach, da im Artikel 699 des Holländischen Handels-Gesetzbuches am Schlusse doch ebenfalls nach Aufführung einer Reihe von Beispielen ein allgemeiner Grundsatz ausgesprochen worden ist, ähnlich wie dies im Artikel 400 des Französischen Code de commerce geschehen, nämlich:

»In het algemeen alle shaden die uit nood opzettelijk veroorzaakt, en als onmiddellijk gevolg van dien, geleden zijn, en de kosten die, in gelijke omstandigheden, nade vereischte raadpleging, zijn gemaakt tot behoud en gemeen welzijn van ship en lading.«

Herr H. H. Meier (Bremen) begründete sehr treffend die Nothwendigkeit, um dem Dispacheur und Richter für alle nicht ausdrücklich vorgesehene Fälle eine sichere Handhabe zu geben, und diesem schlossen sich im Princip auch die Antwerpener Dispacheurs van Peborgh und Langlois an. Von Englischer Seite fand der Vorschlag dagegen nur in Herrn Griffith (augenscheinlich ein Vertreter, und zwar ein nicht unbedeutender, derjenigen Richtung unter den Englischen Juristen, welche auch in ihrem Vaterlande einer Codificirung der Gesetze das Wort reden) eine sehr klare und bewusste Unterstützung, während die Mehrzahl seiner Landsleute sich entschieden abgeneigt zeigte, auf eine Erörterung in dieser Richtung einzugehen. Wenn von einem der Herren Vertreter von Lloyds der Ausspruch des Englischen Richters Lawrence in Birkley v. Presgrave vom Jahre 1801:

»all loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made, or expenses incurred, for the preservation of the ship and cargo, comes within general average and must be borne proportionally by all who are interested.« *)

der bis zum heutigen Tage die Grundlage der Englischen Anschauung bildet, als general principle vorgeschlagen wurde, so ist dies kaum als ein Eingehen auf die Absicht des Deutschen Vorschlags zu bezeichnen, da mit der Annahme jenes Satzes wenigstens für England das common safety Princip wieder an die Spitze gestellt sein würde. Wie zu erwarten stand, endigte hiernach die Discussion mit dem Uebergang zur Tagesordnung.

Herr Hach (Bremen) proponirte alsdann den Artikel 705 des Deutschen Handels-Gesetzbuches:

»Die Haverei-Vertheilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder theilweise wirklich gerettet worden ist.«

»Average contribution takes place only when both ship and cargo wholly or in part have been actually saved.»

---

*) Wahrscheinlich der Ordonnance de Louis XIV. Tit. VII. Art. 2 nachgebildet: »Les despenses extraordinaires pour le bâtiment seul ou pour les marchandises seulement, et le dommage qui leur arrive en particulier sont avaries simples et particulières; et les despenses extraordinaires faites et le dommage souffert pour le bien et salut commun des marchandises et du vaisseau sont avaries grosses et communes. (Siehe Lowndes: Introduction Seite X.)

Die Englische Uebersetzung des § 705, in welcher Form der Antrag an die Versammlung gebracht wurde, ist umstehend beigefügt, da das Wort »actually« zu einem Missverständniss Veranlassung gab, indem dafür auf eine Anfrage des Herrn Baily das Wort ultimately erklärungsweise substituirt wurde. Eine sehr eingehende und klare Auseinandersetzung der dem Artikel zu Grunde liegenden Absicht seitens des Herrn Senator Sieveking (Hamburg) beseitigte das Missverständniss. Der Artikel 705 des Deutschen Handels-Gesetzbuches entspricht im Princip dem allen continentalen Staaten gleich eigenthümlichen Grundsatz, dass wenn nicht von beiden Contributions-Factoren, Schiff und Ladung, wenigstens ein Theil durch den Havarie-Grosse-Act oder das Havarie-Grosse-Opfer wirklich gerettet ist, eine Haverei-Vertheilung nach den Grundsätzen der Havarie-Grosse überhaupt nicht stattfindet, da nach dem Gesetze der meisten continentalen Staaten die Grenze der Haftpflicht der beiden Contribuenten bestimmt wird durch den geretteten Werth des Schiffes nebst der Fracht für den Rheder und den geretteten Werth der Ladung für den Ladungs-Eigenthümer. Anders ist es nach Englischem Recht, nach welchem eine solche Grenze überhaupt nicht existirt, Rheder wie Ladungs-Eigner vielmehr ausserhalb jener Grenze noch persönlich mit ihrer fortune de terre haften. Herr Baily schlug in letzterem Sinne folgende Rule vor:

»*When there is not any pecuniary benefit, or when the pecuniary benefit is less than the expense caused by a general average act, the excess of that expense over that benefit shall be apportioned over the benefits which, at the time when the general average act was performed, it was intended that it should produce.*«

welcher Herr van Peborgh jedoch mit Recht im Sinne der continentalen Rechtsanschauung opponirte, dem sich auch Herr Rahusen (Amsterdam) anschloss. Ein anderer Englischer Delegirter brachte zur Sprache, ob ein Rheder, welcher alle Kosten eines Einlaufens im Nothhafen verauslagt habe, wenn Schiff und Ladung später (vor Erreichung des Bestimmungshafens) total verloren gehen sollten, den ganzen Schaden allein tragen solle. Die Herren Meyer (Bremen) und Engels (Antwerpen) erwiderten darauf mit Recht und im Sinne der continentalen Anschauung, dass der Rheder sich für solchen Fall durch Versicherung seiner Auslagen geschützt haben würde.

Angesichts des principiellen Gegensatzes in den Grundanschauungen über die gesetzliche Haftpflicht endigte auch diese Berathung mit dem Uebergang zur Tagesordnung, worauf die bereits auf Seite 31 vorweggenommene Rule 12 von Herrn

Baily proponirt und angenommen wurde. Herr Hach (Bremen) proponirte hierauf noch die folgende Rule:

»*The amount to be allowed for objets, sacrificed of ship and ship's materials is regulated by the usages of the port where the average statement is to be made up.*«

welche, da man sie für selbstverständlich hielt, vom Proponenten zurückgezogen, in der folgenden Sitzung jedoch von Herrn Lowndes, wenn auch in anderer Form, wieder aufgenommen wurde. Derselbe proponirte folgende Fassung:

»*When new work replaces old one deduction shall be one third, subject to the following exceptions, viz.*

1. No deduction shall be made during the ship's first year;

2. Anchors are allowed in full;

3. Chain cables are subject to 1/6 only;

4. In case of repairs at a port of refuge, the deduction shall not exceed one third of the estimated cost of such repairs at the port of adjustment;

5. No deduction is to be made for one third of bottomry premiums or commissions on advance;

6. No deduction is to be made from temporary repairs.«

worauf Herr John Glover (London) die Aufmerksamkeit auf den berechtigten Unterschied lenkte, den man zwischen hölzernen und eisernen Schiffen machen solle. Herr Lowndes stimmte den Ausführungen bei und bat um Amendirung seines Vorschlags in dieser Richtung.

Herr Meyer (Bremen) hielt es angesichts der zu jungen Erfahrungen in Betreff der Construction eiserner Schiffe noch nicht für zeitgemäss, feste Normen aufzustellen, eventuell gab er der Versammlung anheim, bei eisernen Schiffen während der ersten fünf Jahre keinen Abzug und während der darauf folgenden zehn Jahre einen Abzug von 1/6 zu stipuliren.

Die Versammlung liess jedoch schliesslich die Frage fallen und votirte die Tagesordnung.

Es wurde hierauf von Deutscher Seite die folgende Rule zur Annahme empfohlen:

»*Either party whose property has been jettisoned or sacrificed for the common safety has a lien on the interests saved for contribution which may be enforced by application to the proper tribunal or by retaining possession where the party entitled to the lien is in possession*«.

und begründet unter dem Hinweis auf die sich in England so oft darbietenden Schwierigkeiten die Rechte der durch Seewurf oder sonstiges Opfer an ihrem Eigenthum geschädigten

Ladungsinteressenten dem Rheder gegenüber geltend zu machen. Die Herren Repräsentanten von Lloyds hatten im Anfang der Verhandlungen selbst auf manche Inconvenienzen bei Aufmachung von Havarie-Grosse-Dispachen in England hingewiesen und der Proponent Ahlers (Hamburg) war der Meinung, dass dieselben nicht zum kleinsten Theil dem Umstande zuzuschreiben seien, dass nur der Rheder dem Ladungseigner gegenüber ein gesetzliches Retentionsrecht an der Ladung, nicht aber auch umgekehrt der Ladungseigner ein Retentionsrecht an dem Schiffe habe. Ein angeführtes Beispiel aus eigner Erfahrung illustrirte diese Anschauung. Die einzige Ausnahme werde in England bezüglich fremder Schiffe gemacht, welche in solchem Falle durch den Admiralty court mit Beschlag belegt werden dürfen, während ein Englisches Schiff, weil der Englische Rheder, wie oben bereits erörtert, ausser mit Schiff und Fracht auch persönlich haftet, niemals mit Arrest belegt werden kann, um einen legalen Anspruch an dasselbe zu erzwingen.

Es liegt hier zweifelsohne eine Ungleichheit der Rechte vor, die auch von Englischer Seite zugegeben worden ist. Wenn gleichzeitig dabei hervorgehoben wurde, dass ein Ladungseigner in solchem Falle sein Recht mit Erfolg im Wege des Processes gegen den Rheder geltend machen könne, so ist das Letztere ja gerade dasjenige, was durch die einfache Bestimmung des Amerikanischen Rechts, welches der Deutschen Proposition zu Grunde liegt, *) dem geschädigten Ladungseigenthümer erspart werden soll. Denn wie ist ein Erfolg für den Ladungseigner möglich, wenn der Rheder inzwischen insolvent geworden ist, wie es in dem von Herrn Ahlers citirten praktishcen Beispiel der Fall war? Das Deutsche Gesetz (Artikel 757) gewährt dem Ladungseigner die Rechte eines Schiffsgläubigers, constituirt also ein Pfandrecht wie es, abgesehen von England, in der Ausdehnung des Deutschen Handels-Gesetzbuchs, vielleicht auch in anderen Staaten nicht existirt. Unter diesen Umständen zog man auf Deutscher Seite die obige Fassung der Rule vor, welche einfach das Princip und das auf beiden Seiten gleichförmige Retentionsrecht ausspricht, also für alle Länder, auch für England, einen annehmbaren Rechtsboden constituiren und die in England herrschende Ungleichheit der Rechte beseitigen würde.

Herr Meyer (Bremen) unterstützte und erläuterte noch die Proposition, während Herr Engels (Antwerpen) mit Unrecht geltend machte, dass dieselbe praktische Schwierigkeiten machen dürfte

---

*) Siehe Willard Phillips: A Treatise on the Law of Insurance. 1867. New-York. Pag. 329. (Entscheidung United States v. Wilder.)



und dass das in Belgien landesübliche System des sogenannten »compromis« keine Veranlassung zu Inconvenienzen gegeben habe. Ich sage mit Unrecht, weil es sich nicht um einen Defect in den continentalen Rechtsbestimmungen, sondern um eine Lücke im Englischen Recht handelt. Es war sehr anzuerkennen, dass letzteres von Englischer Seite zugegeben wurde, wenn auch die vielleicht nicht unbegründete Besorgniss vor den Gefahren einer Aenderung des common law die Engländer veranlasste, für Tagesordnung zu stimmen, welche schliesslich angenommen wurde.

Herr Lowndes proponirte alsdann noch folgende Rule:

»Damage by defending the ship against ennemies or pirates, ammunition expended in such defence and compensations lawfully paid to wounded seeman are general average.«

welche fast genau dem fünften Absatz des § 708 des Deutschen Handelsgesetzbuches entspricht; dieselbe fand aber leider bei dem grössten Theil der Versammlung keine Aufmerksamkeit mehr, so dass kurzweg zur Tagesordnung übergegangen wurde.

Hiemit waren die Berathungsgegenstände des Havarie-Grosse-Comités erschöpft, und wenn man auch bezüglich der Deutschen Vorschläge das grösstentheils negative Resultat bedauern mag, so ist doch als positiven Gewinn der Antwerpener Zusammenkunft, trotz aller Proteste Lloyd's, die Allen klar gewordene Ueberzeugung zu bezeichnen, dass unsere Freunde jenseits des Canals in ihrer grossen Mehrheit neben der eminenten Befähigung der leitenden juristischen Persönlichkeiten und der praktischen Auffassung der Mehrzahl der Vertreter des Rheder-, Kaufmann- und Versicherer-Standes, auch den guten Willen gehabt haben, den continentalen Anschauungen Concessionen zu machen. In dieser Hinsicht sind die vielen lediglich angeregten Fragen sicher nicht umsonst angeregt worden und werden sowohl in Holland, Belgien, Norwegen, Dänemark, Schweden und Deutschland, als auch in England und America auf der Tagesordnung der Versammlungen derjenigen fachmännischen Kreise bleiben, welche den Muth haben, das grosse Ziel eines internationalen Seerechts mit den kleinen Mitteln privater Besprechungen, im Nothfall abseits von dem Wege der Gesetzgebung, Schritt für Schritt zu erstreben.

In letzterem Sinne und um den gefassten Beschlüssen eine praktische Folge zu geben, stellte Herr Meier (Bremen) einen eigenen Antrag, der nach warmer Begründung seitens des Antragstellers mit grosser Majorität zu folgender Resolution führte:

»*That the Local Committees of this Association be requested immediately to take such steps as they may deem expedient with a view to ensure the consideration of the rules as revised, and the favorable attention and action of their respective Governments, reporting the result of such steps to the Council of the Association.*«

Auf den in sehr entgegenkommender Weise ausgesprochenen Wunsch des Herrn John Glover (London), dass auch die Herren Delegirten Lloyds sich den Bestrebungen zu Gunsten der allgemeinen Annahme der Resultate des Congresses anschliessen möchten, wiederholten letztere leider ihre Proteste.

Herr Rathbone (Präsident des Comités für Handelsrecht der Liverpooler Handelskammer und einer der Delegirten der Liverpooler Assecuradeurs) erwiderte darauf, dass wenn die Vertreter Lloyds geglaubt haben sollten im Namen der Majorität der Englischen Assecuradeurs zu sprechen, dies einen Irrthum involvire, indem seine Committenten in der loyalsten und effectvollsten Weise suchen würden, die Antwerpener Beschlüsse in's Leben zu setzen; auch glaube er dasselbe von dem augenblicklich leider abwesenden Herrn Baily, der die Liverpooler Rhederei mit nicht weniger als ca. 800,000 Tons repräsentire, sagen zu dürfen.

Herr Rathbone hat Wort gehalten; denn wie wir aus einem von ihm und Herrn Richard Lowndes (Mitglied des Raths der Liverpooler Handelskammer) unter'm 12. October vorigen Jahres erstatteten Bericht über die Antwerpener Versammlung ersehen, so war in Liverpool ein Comité, zusammengesetzt aus Repräsentanten der Handelskammer, der Rhedereien und Versicherer, in der Bildung begriffen, welches zunächst überlegen sollte, ob der gewünschte Zweck nicht am Besten gemeinschaftlich mit ähnlichen Comités zu London und anderswo erreicht werde, indem man die Mitwirkung der Regierungen in Anspruch nehme, oder aber in Conossementen und Charterpartien eine Clausel einfüge:

»*General average payable as per York and Antwerp Rules.*«

Auch vom Bremer Local-Comité sind in obigem Sinne bereits Schritte bei der Deutschen Reichs-Regierung geschehen; der nicht amtlichen Thätigkeit aber bleibt das Feld der privaten Vereinbarungen in ähnlicher Richtung, wie sie von den Liverpooler Herren eingeschlagen worden ist. Ob solche Vereinbarungen möglich und, weil keine Gefahr der Rechtsunsicherheit involvirend, empfehlenswerth sind, möge zum Schlusse dieses Berichtes beleuchtet werden.

Wie aus der vorhergegangenen Vergleichung der York and Antwerp Rules mit dem Deutschen Handelsgesetzbuch er-

sichtlich, sind die Unterschiede im Ganzen so unwesentlich und wo solche vorhanden, so sehr den heutigen Rechtsanschauungen auch in unserm Vaterlande entsprechend, dass virtuell kaum ein gewichtiger und begründeter Einspruch dagegen seitens des Handelsstandes zu befürchten ist. Es handelt sich also nur darum, ob die Rules ohne Gefahr in Conflict mit den einmal zu Recht bestehenden Landesgesetzen zu gerathen, praktisch zur Durchführung zu bringen sind. Diese Frage ist in vertraulichen Gesprächen bereits in Antwerpen erörtert worden, und man schien allseitig darin übereinzustimmen, dass weder in England noch auf dem Continent rechtliche Bedenken entgegenstehen würden, die York and Antwerp Rules zum Gegenstand einer einfachen contractlichen Stipulation in dem Frachtvertrage, Charterpartie oder Connossement, zu machen. Die Frage der Durchführung der Rules auf diesem Wege ohne Mitwirkung der Gesetzgebung jedoch, steht in engem Zusammenhang mit der Frage, wie die Versicherungsgesellschaften sich zu denselben stellen werden. Angenommen die Parteien (d. h. Verfrachter und Befrachter) vereinbaren eine Connossements- beziehungsweise Charterpartie-Clausel, etwa dahin lautend:

»*Die Parteien willigen gegenseitig in die Anwendung der York and Antwerp Rules bei Aufmachung einer Havarie-Grosse-Dispache, wo immer dieselbe auch stattfinden möge*«,

so unterliegt es keinem Zweifel, dass dem Versicherungs-Vertrag eine ähnliche Vereinbarung hinzugefügt werden muss, etwa dahin lautend:

»*Bezüglich der Bestimmungen des Artikels 839 des Handelsgesetzbuches (respective § 86 der A. S. B. von 1867, welcher im Wesentlichen gleichlautend) ist vereinbart, dass die Anwendung der York and Antwerp Rules bei Aufmachung einer Havarie-Grosse-Dispache, wo immer dieselbe auch stattfinden möge, als eine Abweichung von dem am Orte der Aufmachung geltenden Rechte nicht angesehen werden soll*«.

Der Versicherer würde andernfalls z. B. mit Recht bei einer in England aufgemachten Dispache, wenn es sich um Casco handelt, die Aufnahme von Lagerungs- und Wiederverladungskosten für Ladung im Nothhafen, wenn er dagegen auf Ladung gezeichnet hat, die Aufnahme von Kost- und Monatsgeldern in Havarie-Grosse anfechten. Und noch einschneidender würde die Anwendung der York and Antwerp Rules wirken in einem Falle freiwilliger Strandung, in welchem der Casco-Versicherer in die Lage kommen kann, den ganzen Schaden am Schiffe als Havarie particulière zu zahlen, den er als Havarie Grosse behandelt (wenn z. B. der Bestimmungsort ein Deutscher oder Amerika-

nischer), nur zu einem Theil zu tragen haben würde. Freilich sind diese Unterschiede in der Praxis in der Regel nicht von so grosser Wirkung wie oben hingestellt, da man in Rechnung bringen muss, dass in dem ersteren Falle den Lagerungs- und Wiederverladungskosten ganz oder theilweise ausgleichend die Kost- und Monatsgelder gegenüberstehen und dass ebenso bezüglich des zweiten Beispiels der freiwilligen Strandung einem schweren Schaden am Casco oft ein entsprechend schwerer und vielleicht selbst grösserer Schaden an der Ladung gegenübersteht, so dass in manchen Fällen der Unterschied im Endresultat kein sehr bedeutender ist.

Anders und sehr bedenklich würde es dagegen sein, wenn in Folge der in den York and Antwerp Rules im Vergleich mit dem Deutschen Handels-Gesetzbuch enthaltenen Einschränkung des Havarie-Grosse-Begriffs die Gefahr für den Versicherer entstände, mit solchen Schäden und Kosten belastet zu werden, welche ihm, wenn nicht in Havarie-Grosse gebracht, überhaupt nicht zur Last fallen würden. **Solches ist aber keineswegs der Fall,** denn der Artikel 703 des Handels-Gesetzbuches sagt:

»*Alle nicht zur grossen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten*, **soweit letztere nicht unter den Artikel 622 fallen,** *sind besondere Haverei.*«

er nimmt also ausdrücklich die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Unkosten der Schiffahrt: Hafengelder etc. etc. (früher sogenannte Havarie ordinaire, siehe Artikel 622) aus. Desgleichen ist der Versicherer durch Artikel 825 des Handels-Gesetzbuches (respective § 70 der A. S. B. von 1867) bezüglich Cascos gegen Schäden, welche als Folgen der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauch anzusehen, bezüglich Waaren und Fracht gegen die Folgen der natürlichen Beschaffenheit der Güter, geschützt. Es bleiben also nur diejenigen Schäden und Kosten zu seinen Lasten, welche als direct oder indirect durch einen Unfall verursacht, unter allen Umständen als besondere Haverei vom Assecuradeur anzuerkennen sind, soweit er sich nicht etwa durch besondere Vereinbarung davon frei gezeichnet hat. Hierzu gehören freilich unter Umständen auch solche Schäden und Kosten, welche nach dem Rechte des Versicherungs-Ortes zur Havarie-Grosse gehören würden, nach dem Rechte des Aufmachungs-Ortes der Havarie-Grosse-Dispache aber nicht in dieselbe aufgenommen werden. Wenn dies im Artikel 839 des Handels-Gesetzbuches auch nicht ausdrücklich ausgesprochen, so ergiebt sich doch aus den Berathungs-Protocollen (Seite 3538—48) bei Entstehung des Handels-Gesetzbuches mit völliger Klarheit, dass man das Recht des Versicherten, solche Schäden, **soweit dieselben**

an und für sich die Merkmale einer besonderen Haverei an sich tragen, am Versicherungs-Orte als Havarie particulière zu reclamiren, als ein selbstverständliches ansah und dasselbe in keiner Weise schmälern wollte.

Gerade ein in dieser Richtung gestellter Antrag: betreffs Heuer- und Kostgelder für die Mannschaft eine Ausnahme zu machen, wurde nicht angenommen, weil man es mit Recht für bedenklich hielt, wegen einer einzelnen Art solcher besonderen Havereien eine Ausnahme zu constituiren, umsomehr als bei früheren Berathungen die in Frage stehenden Kosten als analog mit Rettungskosten, als unter Umständen entschieden zur besonderen Haverei, sei es des Casco's, sei es der Fracht gehörend, erklärt wurden und man es daher ganz von den Umständen abhängen lassen müsse, zu entscheiden, ob im concreten Falle solche Kosten wirklich zur Rettung des Schiffes nothwendig verausgabt, oder ob die Reparatur aufschiebbar gewesen und die Kosten demnach als willkürlich und als gewöhnliche Kosten der Rhederei-Unternehmung (Havarie ordinaire) verausgabt, anzusehen seien.

Es wurde ferner bei dieser Gelegenheit hervorgehoben, dass der Gültigkeit einer auswärtigen Havarie-Grosse-Dispache und dem angenommenen Grundsatze, dass dieselbe anzuerkennen sei, auch dadurch kein Abbruch gethan werde, dass man dem Versicherten seine Ansprüche wegen besonderer Haverei ungeschmälert vorbehalte. Anerkannt wurde dagegen, dass die Frage, ob ein Anspruch, der wohl nach dem heimischen, aber nicht nach dem fremden Rechte zur grossen Haverei gehöre, nach dem **heimischen** Rechte die Merkmale der besonderen Haverei an sich trage, in jedem einzelnen Falle und nach den Umständen jedes einzelnen Falles entschieden werden müsse.

Kurz resumirt ist das Rechtsverhältniss also folgendes:

Der Versicherer unterwirft sich in Bezug auf solche Schäden und Kosten, welche in einer ausländischen Havarie-Grosse-Dispache in Havarie-Grosse gebracht, der Entscheidung des fremden Rechtes, selbst wenn der Versicherte auf diese Weise einen Schaden ersetzt erhielte, den er nach heimathlichem Rechte weder als Havarie-Grosse noch als Havarie part. fordern könnte. In Bezug auf solche Schäden und Kosten aber, welche in einer ausländischen Havarie-Grosse-Dispache n i c h t in Havarie-Grosse gebracht, entscheidet lediglich das heimathliche Recht und die besonderen Bedingungen der Police, ob dieselben dem Versicherer als besondere Havarie zur Last zu bringen sind oder nicht.

Dieses Rechtsverhältniss (welches beiläufig bemerkt bekanntlich bezüglich Kost- und Monatsgelder durch einen dem oben erwähnten Antrag entsprechenden Zusatz zu § 86 in den

Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 als **Ausnahme** zu Ungunsten des Versicherten entschieden) wird in keiner Weise von den York and Antwerp Rules berührt und ebenso wenig die übrigen Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches über Anfechtung von Dispachen etc. etc.

Es liegen also principiell keinerlei Bedenken vor, welche die Versicherer gegen die Anwendung der York and Antwerp Rules haben könnten, und wie man auch vom Standpunkte der Versicherer über einige unter Umständen und in einzelnen Fällen vielleicht ungünstiger wirkende Punkte derselben denken mag, im Ganzen genommen und namentlich mit dem Deutschen Handels-Gesetzbuch verglichen involviren die Rules eine entschiedene Einschränkung der Anwendung des Havarie-Grosse-Begriffs. Eine solche muss aber naturgemäss **jeder** Versicherer willkommen heissen, da er sich gegen eine Ueberbürdung mit Havarie particulière-Schäden und Kosten wohl mit Hülfe seiner Versicherungs-Bedingungen und der Gesetze seines Versicherungs-Ortes, nicht immer aber gegen eine extendirende Anwendung von Havarie-Grosse-Principien zu schützen vermag, welch' letztere mehr oder weniger stets der Connivenz des betreffenden Dispacheurs anheimgestellt sind.

Es darf daher wohl die feste Erwartung ausgesprochen werden, dass die Versicherer ihrerseits der conventionellen Anerkennung der York and Antwerp Rules nicht entgegentreten werden. Auf dem vorjährigen Vereinstage des Internationalen Transport-Versicherungs-Verbandes in Wien ist ein dahin zielender Antrag bereits zur einstimmigen Annahme gelangt, so dass die Mitwirkung der Seeversicherer zur Erreichung des angestrebten Zieles gesichert erscheint. Umsomehr ist aber zu wünschen, dass auch der übrige Handelsstand, namentlich die grossen Dampfschiffahrts - Gesellschaften, die Angelegenheit selbstthätig in die Hand nehmen. Dadurch würde den officiellen Schritten bei den respectiven Regierungen ja in keiner Weise vorgegriffen, dieselben vielmehr in der wirksamsten Weise unterstützt werden, indem man den namentlich in England sehr langen und unberechenbaren Weg der Durchführung durch alle gesetzgebenden Instanzen (siehe Lowndes interessante Bemerkungen über frühere Erlebnisse auf diesem Wege Seite 440 u. ff.) gewiss nicht besser verkürzen und ebnen kann, als durch Führung des Beweises, dass man eine von der Allgemeinheit als gut und praktisch anerkannte Gesetzes-Aenderung auch schon vor der Sanction derselben durch die betreffenden Regierungen zur segensreichen Durchführung bringt, segensreich nicht allein in der Vereinfachung der Be-

ziehungen der zunächst Betheiligten unter sich, Rheder gegenüber dem Ladungseigner und umgekehrt, sondern namentlich auch segensreich im Hinblick auf die heutzutage in ganz anderer Weise als früher complicirten Obliegenheiten der Schiffsführer.

Sind wir auch, wie aus den Verhandlungen zu Antwerpen überall hervorgeht, noch weit, weit entfernt, alle Materien des Seerechts einer internationalen Gleichförmigkeit entgegenzuführen, so erleichtert selbst das Geringste was in dieser Beziehung erreicht wird, dem Capitain die in der jetzigen Zeit der Ueberstürzungen wahrlich ohnehin schwere Aufgabe, sich unbeirrt um Gesetzes-Unterschiede, die die Interessen seines Rheders hier oder dort berühren könnten, nur dem einen Ziele zu widmen, **nautisch** das Richtige zu thun in dem Bewusstsein, dass, wohin auch die Bestimmung sein möge, ein und dasselbe Gesetz über die in Seenoth getroffenen Massregeln entscheidet.

Fügen wir im Interesse des Schiffsführers dem heutigen volkswirthschaftlichen Princip der Theilung der Arbeit auch in der uns beschäftigenden Frage die Vereinfachung der Verantwortlichkeit hinzu, damit im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt die Verantwortlichkeit des Schiffsführers in **nautischer** Beziehung eine um so ungetheiltere werde!!

Hamburg, im Februar 1878.

Anlage I.

Herrn E. E. Wendt's Bericht im Namen des Executive Council of the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations.

The Executive Council of the Association having since the Haag Congress in 1875 considered the subject of the Law of General Average worthy of its attention, the discussion which took place at last year's Bremen Congress on the matter, led not only to the appointment of a standing committee on General Average at the head-quarters of the Association, but to the formation of several local committees in different parts of the world.

As the result of the united exertions of the members of these committees, the assembly here present may be taken, and,

I am sure, we all sincerely hope not only, that a practical International Law of General Average may result out of our discussions, but that after it has been agreed upon, the Governments whose flags are principally interested in the questions here to be considered, may take the necessary steps in order to secure its enactment by the different Legislatures.

For although the Executive Council is well aware that if the principal ship owners, merchants, and their respective underwriters agree among themselves as to the principles upon which, in their joint maritime aventures, questions of general average are to be treated, such agreements would be of legal force, but as they must be renewed for each maritime adventure separately, in a binding form, between the parties to it, the more convenient course would be to obtain their enactment at law by the authority of the different Governments, and some of them having evinced a not inconsiderable interest on the subject, we may hope that no insurmountable obstacles would be in the way to attain this desirable end in a reasonable time.

The transactions of the First International General Average Congress at Glasgow, 1860, of the second at London, 1862, and of the third at York, 1864, being unfortunately out of print, reference as to the history of the previous endeavours to obtain uniformity in the International Law of General Average must here be made to the well-known work of our friend Mr. Richard Lowndes, »The Law of General Average«, 2nd Edition, and to the 2nd Edition of my »Papers on Maritime Legislation.«

There it will likewise be found recorded, that in spite of repeated attempts made by the Associated Chambers of Commerce to prevail upon Her Britannic Majesty's Government to make the rules which were passed at the last Congress in York (1864) a subject of imperial legislation, nothing has been done; and as the manner in which these so-called »York Rules« were generally received, and have been reviewed by competent authority, has convinced the Executive Council that no better starting point for discussion could be offered, it was decided to invite you to enter *seriatim* into the discussion of their different clauses.

But before you do so, let me allude to the reports which have been presented by the Local Committees of Bremen, Gottenburg, and Philadelphia.

The former document suggests the desirability of taking the well-known clauses of the German Maritime Law as a starting point for our deliberations, but keeping in view that the York Rules are a compromise between the parties who considered the *common-safety* principle as sufficient for a basis of

the International General Average Law, and those who insisted upon nothing less than that the *common benefit* of the maritime adventure should be the guiding principle of it—the Bremen Committee discusses the York Rules very fully, and submits in what form they should be amended in order to be brought into conformity with the German Maritime Law.

And, bearing in mind that the Executive Council, or rather those of its members upon whom the management of the affairs of all matters relating to General Average have devolved, owe an expression of opinion to their Bremen friends as an acknowledgment of the trouble they have kindly undertaken in the joint cause, I think it my duty on this occasion to make the following observations:—

As far as I recollect there were certainly two reasons for the York Congress in not following the German law, and in omitting to place at the head of the York Rules the definition of what is meant by a General Average Act: the first was, that it was not easy to embrace in a few sentences all what it would have been considered necessary to express under this head; and the second was, that none of the definitions hitherto either enacted in foreign laws, or contained in the well-known authorities did meet with general approval.

And the Executive Council will be glad to have your opinion whether you see any objection to our acceding to this part of the Bremen proposal and putting at the head of the International General Average Act Law the combined Art. 702 and 705 of the German Law, which would then run as follows:—

»All damage done to ship or cargo, or both, by the master or by his orders, with intent to save both from a common danger, as also the consequential damages resulting therefrom, and the expenses incurred for the same purpose are General Average.

»General Average is borne by ship, freight and cargo in common.

»Average distribution takes place only when ship as well as cargo, and both, either altogether or in part, have really been saved.«

The proposals then following, viz.:—To make enactments: as to how the values are to be ascertained of any sacrifices made for the common benefit; how the contributory values are to be taken; whether the rights of claimants for General Average sacrifices are to be secured in any particular manner; and how the contributions to General Average are to be guaranteed—may, if you think fit, be settled according to the usages of the port

where the average statement is to be made up, as they hardly involve any question of principle.

But I think you will concur that which great propriety, the port of destination, or the place where in consequence of a General Average Act, the maritime adventure is terminated, could be fixed upon as the place for the adjustment of the General Average, provided the parties interested do not agree upon any other course.

Such proviso has become the more necessary, as in some Eastern parts of the globe, the custom of charging enormous commissions for making adjustments, has lately induced the parties ultimately liable for General Average contributions to insist upon their being drawn up in some other place than the port of destination, and subject to this proviso, the Bremen proposal is recommended to the favourable consideration of the Congress.

A reference to the report of the Bremen delegate to the York Congress, our late lamented friend Crüsemann, would have convinced the Bremen Committee that upon the consideration of no other part of the York rules more time was spent than upon the Rules VII. (port of refuge expenses) and VIII. (wages and maintenance of crew in port of refuge), and it remains to be seen whether the discussions which must here take place on these most important subjects will lead to a more satisfactory working of these two rules.

But there is one observation in this part of the Bremen Report which calls for a remark.

The most flagrant cases of leaving part of the cargo behind in ports of distress have occurred not — as here suggested — because the ship was overloaded from the beginning, but in consequence of cotton having been screwed into the ship's hold in conformity with the usages of the original port of loading, and from inability in the port of distress to restow it in the same manner.

The suggestion in the Bremen report that only the value of the repairs as *estimated* at the end of the voyage shall be deducted in order to arrive at the contributory value of the ship, may at first sight recommend itself to the favourable consideration of the meeting, but so many practical difficulties may be expected from the adoption of this suggestion that I am inclined to think this meeting will not recommend any alteration of the tenth rule.

Under the heading of »Articles which might eventually be used as a compromise to English views« — under which term the York Rules are apparently mentioned — the Bremen report

consents to the wording of Rule V. (voluntary stranding), but suggests the propriety of enacting that damage done by defending a ship against enemies or pirates, and the expense of ransoming a ship after capture by enemies or pirates should be made good in General Average — to which scarcely any objection can be raised. The same will be found with respect to their proposal to add to Rule I (jettison of deck cargo): »Provided that this rule applies only to such vessels as are expressly constructed and fitted up for such trade in such a way that the deck cargo does not cause any extraordinary risk to the navigation.«

That the contributory value of freight should not be reduced to less than one-half of the gross freight; that any loss arising to cargo owners out of the shipowner's inability to provide for his share to a Bottomry Bond should be rateably distributed among them; and that in case of detention by *force majeure*, the crew's wages and provisions should be dealt with as General Average, will undoubtedly give rise to some interesting discussions, so that I need not do any more in this place but call attention to them.

I come now to the recommendation in the Bremen Report to reconsider the fourth rule (cutting away wreck), and I beg to express the hope that this recommendation will not be insisted upon, for this rule was passed in conformity with the well-known dictum of one of our most celebrated judges, that the cutting away of that which, being in a state in which it cannot be saved, is already virtually lost, and moreover encumbering the navigation of the vessel, is therefore not such a sacrifice as to give a title to contribution.

The Report of the Swedish Committee draws very prominently our attention to the enactment in their law that no jettison of deckload is allowed in General Average, unless effected in order to lighten the vessel when aground; and if we take into consideration that this law is in existence in one of the countries who have most of the vessels trading under their flag which are especially built and fitted for carrying large deckloads, the principle here laid down is undoubtedly worthy of our most serious consideration.

The further suggestion that in case the voyage ends in a port of refuge no other expenses but those for entering the port, and for the maintenance of the crew till such resolution is arrived at, are allowable in General Average, appears self-evident, and not requiring a special enactment.

The final suggestions in the Swedish Report relating to the contributory values of ship, cargo and freight will undoub-

tedly have full consideration of the meeting, especially so far as it relates to the observation that the valuations of vessels are generally put lower than they ought to be, a calamity which, according to my own experience, can only be rectified by insisting in valuations made by appraisers who are not only competent, but sworn to be impartial.

The Report of the Philadelphia Committee, or rather the Report of the Committee on Adjustments of the Board of Marine Underwriters in that city, and addressed to the said Board, oppose the first rule (jettison of deck cargo) altogether, because deck cargo interferes – in their opinion — with the navigating, and general management of the ship, endangering the safety of the cargo under deck, and because the act of jettison alone secures the earning of freight by the shipowner.

The Report approves of Rules II. (damage by jettison), III. (extinguishing fire on shipboard), IV. (cutting away wreck), V. (voluntary stranding), VI. (carrying press of sail) entirely, but suggests to Rule VII. (port of refuge expenses), that as any portions of cargo which may have been left behind in a port of refuge have equally benefited with the rest by putting into port of refuge, they should not be exempted from contribution to General Average. and further suggests to Rule VIII. (wages and maintenance of crew in port of refuge), that such allowance should not only be made from the date of entering the port of refuge, but from the bearing away for that port, repeating at the same time the objection raised under the previous rule with respect to the exemption of cargo left at port of refuge from General Average.

Rule IX. (damage to cargo in discharging), is opposed because of the inability to see any difference in the method of discharging under the master's discretion.

The Rules X. and XI. (contributory values) are approved of, but an addition is suggested to the former — that even in the event of loss after departure from a port of refuge an apportionment in General Average of all expenses, with the exception of the wages and maintenance of the crew, should take place; a proposition which is not likely to obtain the assent of this meeting.

My reason for thus going more fully into the arguments upon which the resolutions of the Philadelphia Report as stated are based is, that our friends there are not represented among us by a special delegate, whereas we have the satisfaction of seeing in this meeting delegates from Bremen and from Gotten-

burg, who, I am sure, will take care that their views shall be properly pressed upon the meeting.

Before concluding, I ought to mention that the Executive Council has to thank Mr. Joh. Phil. Schneider, of Bremen, for the »Rules for the adjustment of claims for General Average, and for Averages from Collision proposed for universal adoption;« but as the York Rules had been previously suggested as a basis for our deliberations, the Executive Council could not do more but circulate Mr. Schneider's Rules and submit to the meeting, to consider how much of them could be used for the improvement of the York Rules.

May our deliberations lead to a successful issue of an International General Average Law!

Anlage II.

Bericht der Commission für Havarie-Grosse des Deutschen Zweig-Vereins der Gesellschaft für Reform und Codification des Internationalen Rechts.

Die Commission ist bei ihrer Arbeit von der Ueberzeugung ausgegangen, dass nur dann Aussicht auf das Zustandekommen einer internationalen Vereinbarung für das *Havarie-Grosse-Recht* sein kann, wenn die verschiedenen Nationen sich bestreben, einander in ihren nationalen Anschauungen möglichst entgegen zu kommen.

Unter diesem Gesichtspunkte hat sie das ihr vorliegende Material geprüft. Dasselbe besteht aus den beiden im *Bremer Congresse im September v. J.* vorgelesenen Aufsätzen der Herren *Hach* und *Schneider*, aus einer dem Präsidium der *Havarie-Grosse-Commission* des Hauptvereins eingereichten Denkschrift des Ersteren zur ferneren Erläuterung und Vervollständigung seines Aufsatzes, aus dem Deutschen Handelsgesetzbuche, aus den in dem *Havarie-Grosse-Congresse in York im Jahre 1864* vereinbarten 11 Rules, welche nachstehend in Uebersetzung erfolgen, und aus verschiedenen Correspondenzen mit dem Secretair der besagten *Havarie-Grosse-Commission* und Anderen.

Aus diesem Material hat die Commission zunächst erkannt, dass der Vorschlag, nur eine Reihe von allgemeinen Grundsätzen auszusprechen, als Vorlage für ein internationales Gesetz keine Aussicht hat auf Annahme Seitens der genannten Commission des Hauptvereins, und dass es sich nur um Annahme des

Deutschen Handelsgesetzbuches oder der York Rules als Grundlage für die ferneren Berathungen handeln kann.

Nun unterliegt es für die Commission keinem Zweifel, dass das Deutsche Handelsgesetzbuch, welches die *Havarie-Grosse* in ihrem ganzen Umfange vollständig behandelt, eine bessere Grundlage abgiebt, als die nur auf einzelne Punkte eingehenden Rules, und die Commission empfiehlt daher zunächst, für Ersteres einzustehen.

Es scheint jedoch in der Londoner Commission die Neigung vorzuherrschen, die York Rules zu Grunde zu legen. Und dies ist begreiflich, denn offenbar stellen dieselben ein nach schwieriger Arbeit zu Stande gekommenes Compromiss der verschiedenen Ansichten vor, welches die in England dabei Betheiligten gern als etwas schon Gewonnenes festhalten möchten.

Es ist für uns Deutsche demnach die Frage: Können wir, wenn unser Vorschlag, auf der Grundlage des Deutschen Handelsgesetzbuches weiter zu arbeiten, nicht durchzubringen ist, den York Rules eine solche Gestalt geben, dass wir auch ihnen als Vorlage zustimmen können?

Die Commission hat es dieser Frage gegenüber für ihre Aufgabe gehalten, eine genaue Vergleichung der beiden Grundlagen, unter Berücksichtigung ihrer im Eingange erwähnten Ueberzeugung anzustellen. Bei dieser Vergleichung hat sie geglaubt, sich für jetzt auf folgende zwei Gesichtspunkte beschränken zu sollen:

1) Sie hat nur die Unterschiede zwischen den Deutschen und Englischen Gesetzen und Usanzen berücksichtigt. Da England die grösste handeltreibende Nation ist, so würden jedenfalls doch zuerst mit diesem Lande die Anknüpfungspunkte gesucht werden müssen für eine Vereinbarung, und diese Nothwendigkeit ergiebt sich um so mehr, da gerade England in seinen Havarie-Grosse-Anschauungen bisher einen besonderen Standpunkt eingenommen hat, während die Continentalen Nationen sämmtlich auf demselben Boden stehen und nur mehr oder weniger den Englischen Anschauungen entgegen kommen. Die Letzteren machen das common safety Princip zu ihrem Systeme, welches die Havarie-Grosse nur in soweit heranzieht, bis beide, Schiff und Ladung, in Sicherheit gebracht sind. Die Grundlage der Continentalen Anschauungen ist dagegen das common benefit Princip, welches bei der Bemessung der Havarie-Grosse auch die contractliche Verpflichtung der Partheien zur Vollendung der Reise in's Auge fasst. Die York Rules haben schon bedeutende Concessionen an dieses Princip gemacht, und bei einer Einigung der Deutschen und Engländer über ihren Ausbau

würden leicht die noch etwa bleibenden Wünsche der übrigen Nationen zu gemeinschaftlicher Berathung und Berücksichtigung gelangen können.

2) Sie hat sich von jeder blos theoretischen Kritik fern gehalten. Der ganze Zweck ist ein durchaus praktischer, und die Commission hat daher auch nur da eine Kritik ausgeübt, wo es galt, nachzuweisen, dass sie eine Concession machen oder eine verlangte nicht gewähren konnte. Von dem der ganzen Continentalen Anschauung zu Grunde liegenden Princip hat sie nicht geglaubt wesentlich abweichen zu dürfen, schon deswegen nicht, weil die Chance eines völligen Ueberganges zum Englischen Princip gänzlich aussichtslos erscheinen musste. Sie hat sich deswegen auch einer meritorischen Prüfung der beiden Principe enthalten. Aus eben demselben Grunde ist sie auch nicht auf eine Prüfung des Vortrags des Herrn *Schneider* und der darin entwickelten besonderen Grundsätze eingegangen, zumal da diese sich weder in das Deutsche Handelsgesetzbuch noch in die York Rules einreihen liessen.

Das Resultat der unter diesen Voraussetzungen vorgenommenen Prüfung ist nun folgendes:

A. Das Deutsche Handelsgesetzbuch betreffend.

Das Havarie-Grosse-Gesetz lässt sich im Vergleich zu den York Rules in folgende Gruppen zerlegen:

1. Artikel, welche wesentliche Principien betreffen, über die die Rules sich nicht aussprechen, deren einheitliche Entscheidung die Commission jedoch für wichtig hält.

Art. 702. »Alle Schäden, welche dem Schiffe oder der Ladung oder beiden, zum Zwecke der Errettung Beider aus einer gemeinschaftlichen Gefahr, von dem Schiffer oder auf dessen Geheiss vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Massregeln ferner verursachten Schäden, in Gleichem die Kosten, welche zu demselben Zwecke aufgewendet werden, sind grosse Haverei. Die grosse Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.«

Die York Rules führen gar kein allgemeines Princip an. Die Commission hält es aber für durchaus erforderlich, wenigstens das Grund-Princip der Havarie-Grosse, auf das sich alle einzelnen Fälle wieder zurückführen lassen, ausdrücklich auszusprechen, und sie schlägt daher vor, obigen Wortlaut des Artikels 702 an die Spitze der Rules zu stellen, da sie sich keine vollständigere und zugleich concisere Definition des Begriffs denken kann.«

Art. 705. »Die Havarie-Vertheilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder theilweise wirklich gerettet worden ist.«

Es kommt in Englischen Dispachen vor, dass auch bei einer Strandung, wenn das Schiff nicht abgebracht wird, die mehreren Interessenten gemeinschaftlichen Kosten als Havarie-Grosse-Kosten zusammengeworfen und über das Ganze vertheilt werden, wodurch eine Vermischung der Havarie-Grosse mit der General-Dispache entsteht.

Die Commission empfiehlt dagegen den obigen Wortlaut des Art. 705 in die Rules aufzunehmen und hinter den Wortlaut des Art. 702 als besondere Rule zu stellen.

Art. 711 bis 716. Bestimmungen über den Vergütungswerth aufgeopferter Gegenstände von Schiff und Inventar und Ladung.

Die Rules enthalten nichts darüber; indessen die Praxis ist nicht so übereinstimmend, dass nicht nähere Bestimmungen nothwendig erscheinen sollten.

Namentlich sind es bei Schiff und Inventar die Abzüge für Unterschied zwischen neu und alt, welche nach einem einheitlichen Princip geregelt werden sollten; auch sollte der Einfluss der Taxe auf die Vergütung festgestellt werden. Die Commission stellt vorläufig keinen weiteren Antrag, als dass der Gegenstand zur Berathung komme und dass das Resultat seinen Ausdruck in den Rules finde.

Bei der Ladung ist hauptsächlich die Frage, ob der Factura-Werth oder der Werth am Bestimmungsorte für die Vergütung maassgebend sein soll.

Die Commission schlägt hierüber folgende Fassung vor:

Die Vergütung für aufgeopferte Güter geschieht analog der Bestimmung für den Contributionswerth, nach dem wirklichen Netto-Werthe gleicher Güter in derselben Qualität und Beschaffenheit am Ende der Reise.

Art. 727. »Die Vergütungsberechtigten haben wegen der von dem Schiffe und der Fracht zu entrichtenden Beiträge die Rechte von Schiffsgläubigern. Auch in Ansehung der beitragspflichtigen Güter steht ihnen an den einzelnen Gütern wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrages ein Pfandrecht zu. Das Pfandrecht kann jedoch nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachtheil des dritten Erwerbers, welcher den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden.«

Art. 728. »Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrages wird durch den Havarie-Grosse-Fall an sich nicht begründet. Der Empfänger beitragspflichtiger Güter wird jedoch, wenn ihm bei Annahme der Güter bekannt ist, dass davon ein

Beitrag zu entrichten sei, für den letzteren, bis zum Werthe, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung hatten, in so weit persönlich verpflichtet, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können.«

Diese wichtigen Materien: die Grenzen des Pfandrechts der Vergütungsberechtigten und die persönliche Haftung der Beitragsverpflichteten dürfen nicht unentschieden gelassen werden, und die Commission stellt daher den Antrag, dieselben auf Grund obiger Artikel behufs Aufnahme einer Vereinbarung darüber in die Rules in Berathung zu ziehen.

Art. 729. »Die Feststellung und Vertheilung der Schäden erfolgt an dem Bestimmungsort, und wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet.«

Die Engländer verfahren in dieser Hinsicht sehr willkürlich und wollen oft ihre Dispachirungen aufdrängen. Um eine feste Regel einzuführen, welche nach allen Seiten gleiche Rechte gewährt, beantragt die Commission die Aufnahme des obigen Artikels in die Rules.

2. Artikel, welche theilweise mit den York Rules übereinstimmen, bei welchen die Deutsche Auffassung jedoch aufrecht zu erhalten ist.

Art. 708,4. Nothhafen-Kosten.

Rule VII erklärt Lagerungs- und Wiederverladungskosten einer Ladung, deren Löschen im Nothhafen zur Havarie-Grosse gehört, gleichfalls für Havarie-Grosse und Rule VIII eben so die Kost- und Monatsgelder.

Beide Rules haben gleichlautend folgenden Zusatz: »Ausgenommen, dass derjenige Theil der Ladung, welcher in solchem Nothhafen zurückgelassen wird, weil er nicht in der Beschaffenheit ist, wieder verladen werden zu können, oder weil das Schiff nicht in dem Zustande oder unfähig ist, ihn zu transportiren, nicht zum Beitrag zu solcher Havarie-Grosse herangezogen werden soll.«

Die Commission muss beantragen, diesen Zusatz in beiden Rules zu streichen; denn sie kann ihn weder für logisch richtig, noch für practisch durchführbar halten. — Wenn die im Causal-Nexus mit der Aufopferung selbst stehenden Folgen derselben gleichfalls Havarie-Grosse sind, so können sie nicht abgesondert von derselben, als etwas für sich Bestehendes behandelt werden, sondern bilden eben zusammen *ein* Ganzes, und so müssen auch die durch die Havarie-Grosse geretteten Interessen zu diesem

Ganzen beitragen. — Sonst müsste man die Folgen überhaupt von der Havarie-Grosse trennen und käme somit auf den alten Englischen Standpunkt zurück. Wenn die Güter wegen Beschädigung im Nothhafen zurückbleiben, so geschieht das nur zu ihrem eigenen Vortheil, und es ist nicht einzusehen, warum die anderen betheiligten Interessen ihretwegen stärker belastet werden sollen. Kann aber das Schiff die Güter nicht wieder mitnehmen, so kann es entweder die Reise überhaupt nicht fortsetzen, dann fallen diese Kosten ganz weg, oder das Zurücklassen einzelner Theile der Ladung ist selbst eine mit dem Havarie-Acte in Causal-Nexus stehende Folge und daher Gegenstand der Havarie-Grosse oder das Schiff ist ursprünglich überladen gewesen, dann bleibt der Rheder verantwortlich.

Wollte man die in diesem Zusatze enthaltene Bedingung ausführen, so müssten bei jedem Einlaufen in einen Nothhafen, aus dem nicht die ganze Ladung wieder verladen würde, die betreffenden Kosten in der Havarie-Grosse-Dispache besonders abgesetzt und über ein besonders formirtes Capital vertheilt werden, ein Verfahren, welches unfehlbar zu mancher Verwirrung Anlass geben würde.

Selbstverständlich ist, dass die zurückgelassenen Ladungstheile nicht zu einer späteren Havarie-Grosse auf derselben Reise beizutragen haben.

Art. 719. Beitragswerth des Schiffes.

Entspricht der Rule X, jedoch mit einem Unterschiede: Der obige Artikel sagt, dass von dem Werthe des Schiffes am Ende der Reise abzuziehen ist, *der noch vorhandene Werth derjenigen Reparaturen und Anschaffungen, welche erst nach dem Havarie-Falle erfolgt sind.*

Rule X dagegen, dass ein Abzug gemacht werde vom Werthe des Eigenthums *aller derjenigen dasselbe betreffenden Kosten, welche erst nach dem Eintritt der Havarie-Grosse entstanden sind.*

Demgemäss würde also der Kostenbelauf sämmtlicher Reparaturen im Nothhafen von dem im Bestimmungshafen taxirten Werthe des Schiffes abzuziehen sein. — Nun besteht aber zwischen den Kosten der Reparatur an einigen Orten und dem Werthe der Schiffe an anderen, ein solches Missverhältniss, dass der Fall eintreten könnte, dass nach Abzug ersterer gar kein Contributions-Werth mehr übrig bliebe, was offenbar falsch ist. Die Commission muss deshalb beantragen, dass nur der am Ende der Reise noch vorhandene Werth der Reparaturen abgezogen werde.

3. Artikel, welche eventuell zu einem Compromiss mit den Englischen Anschauungen zu benutzen wären.

Art. 708,3. Freiwilliges auf den Strandsetzen.

Dies wird im Deutschen Handelsgesetzbuche als Havarie-Grosse betrachtet, *jedoch nur, wenn die Abwendung des Unterganges oder der Nehmung damit bezweckt wird.*

Rule V schliesst es von der Havarie-Grosse aus, *wenigstens in Betreff des ersten Punktes.*

Absichtliche Strandung ist in mancher Hinsicht in gleicher Lage mit Prangen. Die wirkliche Nothwendigkeit ist in vielen Fällen schwer zu ermitteln und es kann viel Missbrauch mit dem Ausdruck getrieben werden, und ebenso ist der wirkliche dadurch verursachte Schaden oft schwer zu constatiren. Wenn daher dem Princip nach, eben wie bei Prangen, Fälle vorkommen können, wo nach der Definition der Havarie-Grosse unleugbar eine freiwillige Aufopferung vorliegt, so glaubt die Commission doch, um eine Einheit zu erreichen, in diesem Punkte nachgeben zu können, und das um so mehr, da schon bei der ersten Berathung des Handelsgesetzbuches der Antrag, Schaden durch freiwillige Standung nicht in Havarie-Grosse aufzunehmen, nur mit einer Stimme in der Majorität blieb.

Die Kosten für Abbringung eines gestrandeten Schiffes gehören in allen Fällen zur Havarie-Grosse.

Art. 708,5. Schaden durch Vertheidigung eines Schiffes gegen Feinde oder Seeräuber.

Art. 708,6. Loskaufskosten nach Anhaltung durch Feinde oder Seeräuber.

Nach dem Deutschen Handelsgesetze Havarie-Grosse; in den Rules nichts darüber erwähnt. Die Commission schlägt vor, diese Punkte zur Berathung zu bringen, hält sie jedoch, wenn sich Widerspruch erheben sollte, zu einem Compromisse für geeignet.

Art. 710,1. Schaden an oder Verlust von der Deckladung bleibt von der Havarie-Grosse ausgeschlossen.

Rule I bestimmt, dass Werfen einer Deckladung Holz bei Schiffen, welche solche Deckladung in der betreffenden Fahrt usanzmässig führen, Havarie-Grosse sein soll.

Wenn auch obige Bestimmung des Handelsgesetzbuches einstimmig angenommen ist, und auch die meisten Gesetzgebungen eine ähnliche haben, so glaubt die Commission doch vorschlagen zu dürfen, auch diesen Punkt eventuell zu concediren; jedoch nur unter der ausdrücklichen Bedingung, dass der Zusatz angenommen wird: *nur für solche Schiffe, welche eigens für diese*

Fahrt construirt und eingerichtet sind, so dass die Deckladung keine ausserordentliche Gefahr mit sich bringt.

Art. 723. Beitragswerth der Frachtgelder — $^{2}/_{3}$ der Bruttofracht.

Rule X nimmt einen Abzug von $^{2}/_{5}$ an.

Da diese Annahmen nur auf Schätzung des Abzuges beruhen, welcher zu machen ist, um die ungefähre Netto-Fracht zu ermitteln, und da unser Gesetz selbst den Landesgesetzen die Freiheit lässt, den Beitrags-Werth bis auf die Hälfte der Brutto-Fracht zu ermässigen, so beantragt die Commission jedem Vorschlage, welcher zu einer allgemeinen Vereinbarung führen kann, zuzustimmen, vorausgesetzt, dass der Beitrags-Werth nicht unter der Hälfte der Bruttofracht fixirt werde.

Art. 734. Uneigentliche Havarie-Grosse. Der Verlust, wenn bei einer nicht zur Havarie-Grosse gehörigen Aufwendung von Kosten zur Fortsetzung der Reise die Ladung im Nothhafen mitverbodmet oder ein Theil derselben verkauft ist und Schiff und Fracht die daraus entspringenden Ansprüche der Ladungs-Empfänger nicht befriedigen können, ist über sämmtliche Ladungs-Empfänger nach den Grundsätzen der grossen Haverei zu vertheilen.

Art. 735. Auf gleiche Weise sind die Aufenthaltskosten zu vertheilen über Schiff, Ladung und Fracht, wenn das Schiff während der Reise wegen Embargo, Blockade, Ausfuhrverbot oder sonstiger Verfügung von hoher Macht in einem Hafen liegen bleiben muss.

Die Commission beantragt, diese Artikel zur Sprache zu bringen, um womöglich eine Vereinbarung darüber zu erzielen, eventuell aber darin zu willigen, dass sie in der Vorlage unerwähnt bleiben. —

4. Artikel, welche in beiden Ländern gleiche Geltung haben, in den Rules jedoch nicht genannt sind, und daher nur zur Bestätigung zu erwähnen.

Art. 706. Die Verpflichtung von einem geretteten Gegenstande beizutragen, wird nur dann ganz aufgehoben, wenn er in späterer besonderer Haverei ganz verloren geht.

Art 708. Grosse Haverei liegt vor

1) bei Ueberbordwerfen, Kappen, Wegschneiden, Schlippen. *Rule II* giebt in Uebereinstimmung mit dem Deutschen Handelsgesetzbuch zu, dass auch die in Folge des Werfens verursachten Schäden *Havarie-Grosse* sind.
2) bei Ueberladen in Lichter-Fahrzeuge zur Erleichterung des Schiffes.

7) Kosten der Anschaffung der zur Havarie-Grosse benöthigten Gelder.

Art. 725. Zur Havarie-Grosse tragen nicht bei, ausser etwa dafür gemachter Vergütung in Havarie-Grosse — Kriegs- und Mund-Vorräthe, Heuer und Effecten der Mannschaft, Reiseeffecten der Passagiere.

Art. 730. Pflicht des Schiffers, die Aufmachung der Dispache ohne Verzug zu veranlassen.

5. Artikel, welche hier nicht in Betracht kommen, denn sie enthalten entweder nur Erläuterungen

Art. 703. Begriff der Havarie particulière.

Art. 704. Havarie-Grosse ist nicht ausgeschlossen, auch wenn die Gefahr durch Verschulden herbeigeführt ist.

Art. 707. Anspruch auf Vergütung in Havarie-Grosse wird durch spätere besondere Havarie eo ipso nicht aufgehoben.

Art. 709. Besondere Haverei sind:

1) Kosten für Anschaffung der in Folge besonderer Haverei erforderlichen Gelder.
2) Reclame-Kosten.

Art. 718. Vertheilung der Havarie-Grosse über Schiff, Ladung und Fracht

oder Ausführungsbestimmungen.

Art. 710. Nicht vergütungsberechtigt sind

2) Verlüste an Gütern, worüber keine Connossemente ausgestellt sind und Manifest und Ladebuch keine Auskunft geben, und
3) Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere, welche dem Schiffer nicht gehörig bezeichnet sind.

Art. 722. Beitragspflicht für geworfene aber wieder geborgene Güter.

Art. 724. Abzug vom Beitragswerthe wegen Forderungen aus einem späteren Nothfalle.

Art. 726. Der Beitrag für nach dem Unfalle vor Beendigung der Reise gänzlich verlorene Gegenstände geht auf die übrigen beitragspflichtigen Gegenstände über.

Art. 731. Regeln für die Aufmachung der Dispache.

Art. 732. Zu stellende Garantie für die Beiträge des Schiffes.

Art. 733. Pflicht des Schiffers, die Güter nicht eher auszuliefern, als bis deren Beiträge sicher gestellt sind.

Alle diese Bestimmungen sind theils natürliche Consequenzen der aufgestellten Grundsätze, theils enthalten sie Verfügungen,

deren Feststellung füglich den Landes-Gesetzen überlassen bleiben kann, ohne die Einheit eines internationalen Gesetzes zu gefährden.

6. Artikel, welche in den Rules ebenso bestimmt sind.

Art. 709,3. Schaden durch Prangen ist keine Havarie-Grosse. Rule VI ebenso.

Art. 717. Vergütung für entgangene Fracht. Rule XI.

Art. 720/721. Beitragswerth der Ladung. Rule X.

B. Die Rules betreffend.

Rule I, II, V, VI, VII, VIII, X und XI sind schon in den vorhergehenden Bemerkungen besprochen worden.

Rule III. Schaden an Schiff und Ladung durch Löschen eines Feuers ist Havarie-Grosse.

Rule IX. Schaden an der Ladung durch Löschen im Nothhafen soll nicht als Havarie-Grosse zulässig sein, falls solche Ladung an der Stelle und in der Art gelöscht wird, wie es in solchem Hafen bei nicht in Seenoth befindlichen Schiffen gebräuchlich ist.

Beide Rules stimmen mit unseren Usanzen überein und bedürfen daher keiner weiteren Erläuterung, namentlich wird auch in Deutschland nur Schaden durch eilfertiges Löschen, wenn solches zur Rettung von Schiff und Ladung erforderlich ist, in Havarie-Grosse gebracht.

Rule IV. Schaden durch Kappen von Rundhölzern, welche vorher durch Seeunfälle gebrochen sind, wird nicht in Havarie-Grosse vergütet.

Die Commission empfiehlt diesen Satz zu nochmaliger Erwägung, da doch Fälle vorkommen, in denen solches Kappen nach dem Fundamental-Grundsatze der Havarie-Grosse wirklich als solche zu behandeln und da das Gekappte doch immerhin im Augenblicke des Kappens noch einen nicht unbeträchtlichen Werth haben kann, namentlich wenn Segel und Tauwerk mit den gebrochenen Rundhölzern weggekappt werden. — Sollte indess diese Erwägung keine Berücksichtigung finden, so empfiehlt die Commission auch in diesem Punkte nachzugeben, um möglichst eine Einheit zu erzielen.

Schliesslich werden die Anträge und Vorschläge, welche die Commission für nothwendig hält, um den Rules die Vollständigkeit zu geben, welcher sie bedürfen, um als Grundlage für ein internationales Gesetz dienen zu können, nochmals kurz wiederholt.

Die Commission beantragt, den 11 York Rules folgende neue hinzuzufügen.

1) Den Wortlaut des Art. 702 des Deutschen Handelsgesetzbuches, welcher als erste Rule an die Spitze zu stellen ist.
2) Den Wortlaut des Art. 705 gleich darauf als zweite Rule folgen zu lassen.
3) Den Vergütungswerth aufgeopferter Gegenstände der Ladung betreffend folgende Rule:

Die Vergütung für aufgeopferte Güter geschieht, analog der Bestimmung über den Beitragswerth der Ladung, nach dem wirklichen Netto-Werthe gleicher Güter in derselben Qualität und Beschaffenheit am Ende der Reise.

4) Den Wortlaut des Art. 729 unter die Rules aufzunehmen.

Die Commission beantragt ferner, dass die Havarie-Grosse-Commission des *Hauptvereins* über folgende wichtigen, einer einheitlichen Regulirung bedürftigen Materien in Berathung trete, und wenn eine Vereinbarung darüber zu erreichen ist, das Resultat unter die Rules aufgenommen werde.

1) Die Bestimmung des Vergütungswerthes der vom Schiff und Inventar aufgeopferten Gegenstände, namentlich mit Rücksicht auf die Bedeutung der Taxe des Schadens und auf die Abzüge wegen Unterschied zwischen Neu und Alt (Art. 711 und 712).
2) Die Grenzen des Pfandrechts der Vergütungsberechtigten an Schiff und Ladung. (Art. 727.)
3) Die persönliche Verpflichtung zur Entrichtung von Havarie-Grosse-Beiträgen. (Art. 728.)
4) Die Aufnahme des Schadens durch Vertheidigung des Schiffes gegen Feinde und Seeräuber und Loskaufskosten von Schiff und Ladung nach Anhalten durch Feinde oder Seeräber in Havarie-Grosse. (Art. 708,5,6.)
5) Die sogenannte uneigentliche Havarie-Grosse, nämlich:
   1) Die Vertheilung der durch Schiff und Fracht nicht gedeckten Ansprüche von Ladungs-Betheiligten aus einem behufs Deckung der Kosten zur Fortsetzung der Reise aufgenommenen Bodmereibriefe auf Schiff und Ladung oder ausgeführten Verkaufe von Ladungstheilen, über sämmtliche Ladungsempfänger nach den Grundsätzen der grossen Haverei. (Art. 734.)
   2) Die Vertheilung der Aufenthaltskosten des Schiffes in einem Hafen, in dem es wegen Embargo, Blockade, Ausfuhrverbot oder anderer Verfügung von hoher Hand liegen bleiben muss, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der grossen Haverei (Art. 735.)

6) Die Aufnahme des Schadens durch Kappen der Ueberreste von durch Seeunfälle gebrochenen Rundhölzern in Havarie-Grosse (Rule IV).

Endlich stellt die Commission hinsichtlich der York Rules folgende Anträge:

1) Die Nichtaufnahme des Schadens durch freiwillige Strandung in Havarie-Grosse eventuell zu concediren. (Rule V., Art. 708,3.)
2) Die Aufnahme des Schadens durch Ueberbordwerfen von Deckladungen Holz in Fahrten, wo solche Deckladung gebräuchlich ist, in Havarie-Grosse ebenfalls eventuell zu concediren, jedoch nur wenn der Rule der Zusatz hinzugefügt wird: jedoch nur bei solchen Schiffen, welche eigens für solche Fahrt construirt und eingerichtet sind, so dass die Deckladung keine ausserordentliche Gefahren mit sich bringt. (Rule I, Art. 710,1.)
3) Den gleichlautenden letzten Satz der beiden Rules VII und VIII (Beschränkung der Vertheilung gewisser Nothhafenkosten in Havarie-Grosse) zu streichen.
4) Die Rule X zu trennen, und jedes Interesse, Schiff, Fracht und Ladung besonders zu behandeln, und zwar, wie folgt:

Die Ladung trägt bei mit dem wirklichen Netto-Werthe der Güter am Ende der Reise, unter Abzug aller Kosten, welche für dieselben nach dem Unfalle ergangen sind.

Das Schiff trägt bei mit dem wirklichen Werthe desselben am Ende der Reise unter Abzug des noch vorhandenen Werthes derjenigen Reparaturen und Anschaffungen, welche erst nach dem Havarie-Fall erfolgt sind.

Die Fracht trägt bei mit 2/3 der Brutto-Fracht (eventualiter 3/5 zu concediren).

Zu diesen sämmtlichen Beitragswerthen sind dann noch die in Havarie-Grosse für aufgeopferte Gegenstände gemachten Vergütungen hinzuzufügen.

BREMEN, im Juni 1877.

Die Commission für Havarie-Grosse.

Anlage III.

Report of the Swedish Committee on General Average.

Remarks on the York Rules by the Swedish Committee.

Rule I. Jettison of deck-load is, according to the Swedish Maritime Law of 1864 (Schedule 150, Clause 2), only an object

for compensation in General Average when a jettison of such a cargo is effected in order to lighten the vessel come aground.

According to the German Schiffahrtsgesetz (Art. 710), a jettisoned cargo is never an object for General Average. Exceptions can, however, be made for coasters (Art. 567).

In England a deck cargo jettisoned in the open sea is not made good in General Average, but in »General Contribution,« which by some is considered synonymous to General Average. That this, however, in reality is not the case is evidenced by the fact, that if a vessel, for instance, whose deck cargo in open sea has been jettisoned, has, for example, iron as ballast, this iron will not contribute in General Contribution to the compensation of the jettisoned deck-load.

Memo.—According to our opinion, the Swedish Maritime Law is in this case the most just, as it cannot be doubted but a vessel which has grounded will be compelled, by throwing the deck cargo overboard, to try to lighten the vessel in order to get afloat, and thereby make it possible to save ship and cargo; when, on the other hand, the English custom to make good in General Contribution deck cargo jettisoned in open sea only tends to encourage masters to take on board unreasonable large deck-loads, well knowing that the jettisoned deck cargo, as well as the freight for same, will be made good in General Contribution.

It appears that the German as well as the French Maritime Law, which do not acknowledge jettisoned cargo as General Average, by this very reason have proved the unjustness in principle, that seagoing vessels are allowed to load on deck, the use of which has no doubt originally been destined for other purposes.

Rule V. According to the Swedish Maritime Law (Schedule 143, Clause 3), all damage to ship or cargo, caused by the vessel not being able to keep the sea, from leakage or otherwise, and intentionally been run on shore, will be made good as General Average.

This is also the case in the German Maritime Law (as per Art. 708), in which, however, in the 3rd Section of the 3rd Clause, the following addition has been made, and which does not appear in the Swedish Statutes, viz.:—

»Wird das behufs Abwendung des Untergangs auf den Strand gesetzte Schiff nicht abgebracht oder nach der Abbringung reparaturunfähig befunden, so findet eine Havereivertheilung nicht statt.«

Memo.—According to my opinion, it is a defect in our law that this Clause has not been inserted.

Rules VII & VIII. These Rules are partly deviating from the custom now adopted in England, but are similar to the provisions set forth in the German as well as in the Swedish Law. The latter has, however, in Schedule 145, Clauses IV & V, the following very important addition, viz.:—

»Should the voyage end in a port of refuge, no other expenses but for entering the port, and for the maintenance of the crew, will be admissible as General Average; the latter only until a resolution has been fixed upon that the voyage shall end at such a port of refuge.«

This addition is not to be found in the York Rules, and is missed in the German Maritime Law as well.

Rule IX. The Swedish Maritime Law is not clear in this instance, which is also the case with the German Law.

Rule X. Contributory capital (which participates in a General Average) is to be calculated according to the actual value of the various objects.

These values are to be fixed:—

1stly, *On the Ship* (as Schedule 159, Swedish Law), according to its full value in the sea-damaged state.

According to the German Law, the full value with deduction of repairing expenses in consequence of the disaster (Arts. 711, 719).

The valuation is performed by experts according to Art. 711 in the German, and Schedule 151 in the Swedish Law; experience proves, however, that the valuations of vessels are generally put lower than they ought to be, and in consequence herof, it appears that others interested in the calamity ought to have the option of making exceptions against the valuations.

2ndly, *On the Cargo.* (See Schedule 160 in the Swedish, and Art. 720 in German Laws, which are both alike.)

3rdly, *On the Freight.* According to Schedule 161 in the Swedish Law, the freight participates with half of the gross amount of freight, and according to the German Law with two-thirds (see Art. 723), similar to the Swedish Maritime Law (Rule 11).

Anlage IV.

Report of the Committee of Philadelphia, U.S.A.

Philadelphia, July 10th, 1877.

To the Board of Marine Underwriters.

Your Committee on Adjustments, to whom was referred a printed circular from the Bremen Conference, held in September

last, on the importance of framing common International Rules on General Average, and in which is contained the information that the next annual conference of the Association will commence its sittings on the 28th of August next, at the Hôtel de Ville, Antwerp, beg leave to

Report—That the Rules agreed upon at the conference held at York in the year 1864, and which treat of most of the questions upon which a diversity of opinion and practice prevails, in the main have the sanction of your Committee; but there are some features of these Rules to which they would take exception, and against which your Committee would express its disapproval. In order that the criticisms your Committee make should be properly understood, they will be given in connection with each Rule as recited:—

Rule I. A jettison of timber or deals, or any other description of wood cargo, carried on the deck of a ship in pursuance of a general custom of the trade in which the ship is then engaged, shall be made good as General Average in like manner as if such cargo had been jettisoned from below deck.

No jettison of deck cargo other than timber or deals, or other wood cargo, so carried as aforesaid, shall be made good as General Average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

So far as this Rule requires the making good in General Average of deck cargo jettisoned, your Committee oppose upon the ground that deck cargo interferes with the navigating and general management of the ship, endangering the safety of the under deck cargo; and the act of jettison alone secures the earning of freight by the shipowner.

Your Committee fully agree with the soundness of the declarations as to structures not built in with the frame of the vessel.

Rule II. Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as General Average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as General Average.

This Rule coincides with the opinion of your Committee.

Rule III. Damage done to a ship and cargo, or either of

them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be General Average.

This Rule your Committee believe to be sound.

RULE IV. Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea peril, shall not be made good as General Average.

This Rule also has the favour of your Committee.

RULE V. When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as General Average.

This Rule your Committee are satisfied with.

RULE VI. Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as General Average.

This Rule has the favour of your Committee.

RULE VII. When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as General Average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as General Average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as General Average, the cost of reloading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo, shall likewise be so admitted. Except that any portion of the cargo left at such port of refuge, on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such General Average.

Your Committee fully agree with this Rule, but oppose the exception, being fully persuaded that, whether any portion of the cargo remains at the port of necessity or not, it should contribute upon the value that ultimately comes into possession of the owner or consignee. That portion was equally benefited with the rest, with reference to the motive of repairing to a port of distress.

RULE VIII. When a ship shall have entered a port of refuge, under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as General Average. Except that any portion of the cargo left at such port

of refuge, on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such General Average.

Your Committee disagree with this Rule, only so far, however, as in its judgment the inception of the charges should be when the vessel bears away for her port of necessity, instead of at the time of entering the port; and also take exception as to the cargo not carried forward not contributing.

Rule IX. Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as General Average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

Your Committee decline to assent to this Rule, as they are unable to see any difference between the method of discharging where, as it is a fair deduction, the best judgment of the master is exercised.

Rule X. The contribution to a General Average shall be made upon the actual value of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as General Average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk of two-fifths of such freight, in lieu of crew's wages, port charges, and all other deductions; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to General Average.

This Rule meets with the approval of your Committee. Your Committee further suggest, that in the event of a loss of the vessel and cargo after leaving her port of necessity or distress for her original port of destination, the expense incurred in the nature of General Average (excluding wages and provisions), shall be apportioned on the value of vessel, and the value of the cargo at the cost on board, at the port of loading, and on three-fifths of the passage-money and freight list.

Rule XI. In every case in which a sacrifice of cargo is made good as General Average, the loss of freight (if any) which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

Your Committee agree with the principle here laid down.

Your Committee call the attention of the Board to the fact that whilst several cities, including however one only in the United States, are mentioned where Committees have been formed, the city of Philadelphia does not appear to have any part or lot in the conference. This, doubtless, arises from the fact that we were not represented at either the York or Bremen

meetings. In the absence of a representative, your Committee feel that we must be continued to be lost sight of, but at the same time your Committee are by no means clear as to the expediency or practicability of such a measure as sending a representative.

All which is respectfully submitted, on behalf of the Committee, by

(Signed) HENRY D. SHERRERD,
Chairman.

Anlage V.

Rules for the adjustment of claims for General Average, and for average from collision, proposed for universal adoption,

by

Joh. Phil. Schneider of Bremen.

SECTION I. A vessel and her cargo, being subject to common dangers, shall be held mutually liable to bear, as General Average, what is intentionally sacrificed for their rescue from peril, in the proportion of their value to the total value saved; but the proprietor of the ship shall have no claim on those of the cargo for sacrifices, which have been made on his part, in order to avert danger, that has arisen from the fault or neglect of the ship's Commander, officers, or crew.

SECTION II. The community of interest commences, when goods are taken on board and lasts until the same part from the ship, at the place where the voyage ends.

No joint interest exists between a vessel with the cargo in her and the lighters carrying cargo to and from the same at the ports of departure and destination, except at the latter port, in so far as goods are encumbered with a previous General Average.

SECTION III. In case a common danger has been averted by jettison, the General Average consists in the value and freight of the goods jettisoned, which were stowed away under the deck of the vessel and in the damage unavoidably caused to the vessel or to her boats, in order to facilitate the jettison or to the goods remaining in the ship by water going down the ship's hatches, while opened for jettison and also by the derangement of the stowage ensuing from the jettison.

Deck goods shall not be taken into account when jettisoned.

SECTION IV. If a ship is voluntarily run ashore, in order to avoid capture or foundering, General Average may arise from:

1. the damage caused to the ship and cargo by the act;

2. expenses paid for assistance in getting the ship off and for lighterage.

In case the ship cannot be got off, without being entirely discharged, the expenses mentioned under 2 shall be borne separately, those for lighterage by the cargo and those for taking the ship off by the ship.

In cases of accidental stranding, the expenses mentioned under 2 shall be similarly adjusted, either in general account or to the ship and cargo separately, as the case may be.

Damage from accidental stranding is to be borne by the party, on whom it falls.

If a ship voluntarily run ashore, in order to prevent her from sinking, is wrecked or is not found worth repairing, each party shall bear its own loss, except when previous to the stranding an attempt has been made to save the property in jeopardy by jettison, in which case the lost value of the jettisoned goods shall be distributed over the aggregate amount of the jettisoned and the saved goods and be compensated ratably by the proprietors of the latter.

Section V. In cases of danger from fire all damage caused voluntarily to a ship or to her cargo, by using water or other means, and all expenses incurred for the purpose of saving them from the fire shall be borne as General Average by all concerned.

Section VI. Damage sustained by a vessel from a press of sail or by cutting away the fragments of accidentally injured parts of the vessel shall not be made good as General Average.

Section VII. Expenses and losses in a port of refuge shall be adjusted as General Average in the following cases only:

a. when a vessel has entered for necessary repairs of damage voluntarily caused to it in the interest of all concerned;

b. when a vessel has entered in order to escape from hostile men of war;

c. when a vessel has entered for the purpose of waiting for instructions from the parties concerned, in case the port of destination is under hostile sway.

Neutral goods shall, however, be free from contribution in the cases of b and c.

If a vessel, making for a port of refuge is captured or perishes before having reached the port, each party bears its loss, although part of the cargo may have been saved in lighters.

No General Average ensues from entry into another port in case the port of destination is blockaded by friendly forces or from detention by superior might.

The expenses and losses in a port of refuge are, with reference to repartition in particular cases, to be distinguished as follows:

1. expenses payable on the vessel's entry or departure;

2. lighterage and damage or loss sustained in the act of lightening the vessel;

3. expenses of discharging and reloading and of carriage and warehouserent, in case the vessel must be discharged for the purpose of repairs;

4. wages and maintenance of the ship's equipage during detention;

5. expenses of procuring money for defraying the charges incurred.

If a vessel after having reached a port of refuge, is not held worth repairing, the expenses and losses mentioned under 1 and 2 only, shall be distributed as General Average.

In case a vessel has entered a port of refuge for repairs of particular average, the expenses under 1 and 4 shall be borne by the ship, the items under 2 and 3 ratably by the cargo, those under 5 by the parties for whose benefit the money has been expended.

In case a vessel has entered a port of refuge for repairs of General and Particular Average the expenses incurred shall be divided in proportion to the importance of each description of average and be distributed as before stated.

Section VIII. No distribution of General Average takes place if a ship, after proceeding from a port of refuge burdened with General Average, perishes entirely by subsequent misfortunes; but, if part of the property is saved, the amount of the previous sacrifices shall be distributed over the aggregate sacrificed and saved property and be compensated proportionally by the latter.

Section IX. The General Average account shall be drawn up as soon as possible, where the ship and cargo part company.

The ship shall remain liable to those whose goods have been sacrificed until they are satisfied. The commander of the ship on his part shall be entitled to demand security, on delivery of the goods, for contributions payable by the receivers of the same.

Section X. If any part of the ship has been voluntarily sacrificed, the costs of repairs shall be allowed to the proprietor so far as will compensate the value the sacrificed part had, when it was sacrificed.

Goods sacrificed for the common safety shall be compensated

on the same principle and at their contributory value, but inclusive of the freight paid or payable.

SECTION XI. The ship contributes in proportion to her value in the condition, in which she reaches the port. If any voluntary damage is then repaired, that part of the cost, which is recoverable as General Average is to be included in the contributory value; but if she has been repaired after the General Average and before the arrival in the port of destination, then the expenses of the repairs are to be deducted from her value on arrival, in order to form the contributory value.

The freight contributes for the amount payable, deducting therefrom the wages and portcharges, that were yet to be paid out of it, at the time the General Average occurred. If the amount of these items cannot be satisfactorily shown, one third part shall be deducted from the gross freight.

The cargo contributes for its net Cash value, after deduction of the freight and expenses to be paid on arrival.

SECTION XII. If, in a case of collision of ships none of their Commanders is to blame, the losses shall lie where they fall.

If each of the Commanders is in fault, the losses shall also lie where they fall; but without prejudice to the rights of the owners of the ships and cargos against the Commanders, to whom they had entrusted their property. The ship shall stand pledged for damage or loss of cargo from a collision through the fault of their Commanders; but no ship shall be liable for damage or loss of the cargo of another ship, whose Commander is likewise to blame for the collision.

No ship shall be liable for any damage or loss from collision by the fault of a regular pilot in places, where it is customary to yield the conduct of ships to pilots.

BREMEN, July 1877.

Anlage VI.

Report of a Sub-Committee appointed by the Committee of Lloyds to consider the result of the Meeting at Antwerp on General Average, as communicated by the representatives of the Committee, Messrs. Natusch and Hillman.

The Committee of Lloyds, in laying before the Members and Subscribers of the Corporation the report made by their representatives at the late meeting at Antwerp of the Association

for the Reform and Codification of the Law of Nations, desire to recall what has been done in recent years towards assimilating the practice of British and foreign systems of General Average.

The first meeting which considered this subject was that of the Social Science Congress at Glasgow, in 1860, under the presidency of the late Lord Brougham, and at the meeting Lloyd's was represented; but there the views of Underwriters were overpowered by those of other and conflicting interests.

In 1864 a meeting was held at York of the Social Science Congress under the presidency of Sir Fitzroy Kelly, now Lord Chief Baron; but the experience of the results of the Glasgow Conference was such that when the Committee were invited they declined to attend this meeting, as they felt that to take any part in such a conference might be supposed to sanction a new code of Average Laws, which would introduce into English practice much that is considered by English Underwriters objectionable in foreign systems. Since that time the subject of General Average appears to have been passed over by Social Science Congresses, until it was taken up by the Committee of the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations, which availed itself of the opportunity of the Bremen Conference of the Association in 1876 again to bring forward the question. An International Committee was there appointed, and the discussion was adjourned until the next conference of the Association, which took place at Antwerp on the 28th. Aug. 1877, and the Committee receiving an invitation to be present, sent as representatives Mr. F. B. B. Natusch and Mr. J. Hillman, accompanied by the Secretary. The Committee came to this conclusion principally because, as representing large and important underwriting interests, it was considered well to place upon record the views entertained by them as to the present state of the law and practice concerning General Average, modified as it has been during the last few years in a varied and irresponsible manner.

All those engaged in insurance business, insurers as well as insured, must be aware of the great inconvenience of the present system. The alteration of the law as regards jettison (as ruled in the case of Dickinson v. Jardine), and the new practice of treating as General Average fire on board a vessel, in place of the old custom of allowing each interest to bear its own peril, have given rise, with other modern readings, to so vast and complicated a system of General Average that, by the consequent expense and delay, it has become almost intolerable. Other great inconveniences also constantly ensue. The charges

of every person directly or indirectly connected with the claim, the varying theories of those employed to adjust them, the powers claimed to alter or construe the law, all point to a change which the Committee have long thought desirable, and which it seemed to them they might shadow out at the meeting to be held at Antwerp.

The Committee consider, then, that any change in the law or practice should be distinctly in the sense of contracting the theory of General Average as against all recent suggestions, which have uniformly been in the direction of extending it. They would even affirm as a principle that every interest should bear its own particular peril, and that General Average should, if possible, be abandoned; and in these days, when nearly every interest is insured, the question would resolve itself into one of, not an increase, but an adjustment of premium. It will of course be borne in mind that salvage and other classes of expenses to which all interests are liable to contribute are *general charges*, and not General Average. The Committee are of opinion that if the present desire to increase the area of General Average is permitted to continue, it will lead to great abuse, even to fraud; and their representatives at Antwerp were urged to advocate a return to the simple rules of the original law, '*the sacrifice for safety*,' even if they could not get a hearing for the larger views of the Committee. It was thus that, seeing the York Rules were to be made the basis of discussion, and that little hope was held out of any relaxation of those rules, the Committee (while in no way fettering the free action of their representatives) charged them with a letter, which may be considered as a protest against any extension of the foreign theory of General Average. This extension they have always considered very objectionable, and it has failed to obtain approval in either English jurisdiction, or in rules of business.

By order,

HENRY M. HOZIER,

LLOYD'S: November 2, 1877. Secretary.

The following is a copy of the letter of the Committee of Lloyd's to the Antwerp Conference:—

LLOYD'S, August 1877.

To the Chairman of the Meeting of THE ASSOCIATION FOR THE REFORM AND CODIFICATION OF THE LAW OF NATIONS.

AVERAGE LAW DEPARTMENT.

SIR,—The Association for the Reform and Codification of the Law of Nations having invited the Committee of Lloyd's to send representatives to the meeting at Antwerp, where the ques-

tion of General Average is to be the subject of discussion, Messrs. F. B. B. Natusch and Joseph Hillman have been appointed by the Committee as a deputation to represent them on that occasion, with Captain Henry Montague Hozier, the Secretary of Lloyd's.

At the same time the Committee think it right to place before the Association their views upon the subject, and the views which those who represent them will support.

There is a strong feeling in this Committee that the differences which exist in various countries upon this subject would be best met by abolishing General Average altogether. Possibly this cannot now be done; and, if so, the Committee consider that, so far as English practice is concerned, any difference should be met by curtailing, not by enlarging, the English Rules.

The sacrifice of a part to avoid an impending peril was the foundation of General Average, and was the very essence of any claim. This ingredient should still form the basis of any claim, and without this basis the new element of common benefit should not be allowed to have any place.

From the fact that the York Rules are to be adopted as a basis for discussion, it is clear that no return to first principles can be expected from the Antwerp meeting, for in the opinion of the Committee those rules extend considerably, both in principle and amount, the area in which General Average may be recovered, and the attempt to establish uniformity is carried out solely by introducing into the law of England cases of General Average which are allowed abroad, but not in England, and which the Committee consider most objectionable.

The Committee think it right to bring these views to the attention of the Association, that it may be understood they are averse to any proposal for assimilating General Average which is based upon extending in any manner the English law, instead of reducing, both in principle and amount, the cases in which it can be claimed. I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

(Signed) George J. Goschen,

Chairman of Lloyds.

The representatives of the Committee of Lloyd's presented this letter to the Chairman of the General Average Committee at Antwerp, and have favoured the Committee of Lloyd's with the following

REPORT.

After the Association had assembled, a Special Committee was formed to discuss the question of General Average, and was about to proceed to accept, the rules passed at York as basis

for their discussion, with a view to consider what alterations might with advantage be now made in these rules. We then presented the letter with which we were charged, and which, after some discussion, was placed on the minutes of the meeting.

The General Average Committee then proceeded to consider the York rules seriatim, and ultimately adopted them with modifications, as shown in the appendix.

Mr. Lowndes, Average Stater of Liverpool, thereafter made a motion, on the subject of deductions for melioration—new for old. After some discussion the previous question, moved by the subscriber Mr. Hillman, and seconded by Mr. Nesbitt, one of the delegates of the Liverpool Underwriters' Association, was carried by a large majority.

After the York rules were passed as amended a motion was brought forward that they should be headed by a definition of General Average, for which purpose it was proposed to adopt the definition given in the German Code, Article 702: »All damage intentionally done to ship or cargo, or both by the master, or by his authority, for the purpose of saving both from a common danger, together with any further damage consequent on such measures, and likewise expenses incurred for the same purpose, are General Average, General Average is borne by ship, freight, and cargo.«

Upon this proposition being made, we contended that the definition of General Average should logically have preceded the discussion of the rules. In that case we would have proposed an amendment limiting General Average to the making good of sacrifices made to avert an impending peril, and consequently defining it in terms similar to the dictum of Mr. Justice Lawrence, as laid down by him in the case of Birkeley v. Presgrave, viz.: »All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made, or expenses incurred, for the preservation of the ship and cargo comes within General Average, and must be borne proportionately by all who are interested.« As, however, the rules which had now been adopted were opposed to our view of General Average, we did not offer any amendment, and eventually it was decided not to make any definition of General Average.

It will be seen from the report of the Antwerp Committee that a resolution was passed—

That the local Committees of this Association be requested immediately to take such steps as they may deem expedient with a view to ensure the consideration of the rules as revised, and the favourable attention and action of their respective Governments, reporting the result of such steps to the Council of the Association.

Upon the passing of this resolution we took occasion to state that we could hold out no hope that the Committee of Lloyd's would take any steps to further the carrying out of this resolution.

On Monday the 3rd September, when the Report of the General Average Committee was presented to the Congress, it was found that there was no mention in it of a protest against the adoption of the York and Antwerp rules, which we had made. We accordingly felt it our duty to address the Secretary of the Association a letter, of which the following is a copy:

Antwerp, 3rd September 1877.

Sir,—We, the representatives deputed by the Committee of Lloyd's, on the invitation of the Committee of your Association, to attend the meetings, this day terminated, of the General Average section of the Conference, request that it may appear in the protocol of the proceedings that we expressly declared that we had no intention, by our presence or otherwise, to accept on behalf of our constituents the decisions arrived at by the Section; but that, on the contrary, we protested, on behalf of the Committee of Lloyd's, against certain of those decisions, and reserved the rights of our constituents in every respect.

We are, Sir,
Your obedient servants,
(Signed) F. B. B. Natusch.
Joseph Hillman.

London: 18th September, 1877.

Anlage VII.

Report of the Committee on General Average.

Antwerp, 1st September, 1877.

The Committee appointed by the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations, to consider the subject of an International General Average, has the honour to present to the Association the following Report:—

Your Committee adopted as the basis of their discussion the body of Rules framed for a similar purpose at York in 1864, and known by the name of the »York Rules.« They first revised those Rules in detail, and then proceeded to consider what additions, if any, should be made to them. The alterations which your Committee has made in the York Rules are as follows:—

1—The first York Rule, which admitted into General Average one kind only of deck-load jettison, namely that of wood goods, was altered, and the Rule now stands that »No jettison of deck cargo shall be made good as General Average.«

2—To the third York Rule, which provided that damage done by the measures taken to extinguish a fire on shipboard shall be treated as General Average, your Committee have added the restriction, that no compensation shall be made for damage done by water to packages which have been on fire.

3—The seventh and eighth York Rules, after providing that in certain cases the cost of reloading cargo and leaving a port of refuge, and the crew's wages and provisions, whilst in such port, shall be treated as General Average, exempted from contribution to such General Average any goods that might have been sold at the port of refuge. Your Committee have withdrawn that exemption.

4—In Rule 10, whereas the York Rule had based the Contribution of Freight on three-fifths of its gross amount, your Committee have laid it down that the gross freight shall contribute, subject to the deduction of such port-charges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the General Average act or sacrifice.

With these modifications, the York Rules have been adopted, some of them unanimously, and the remainder by very large majorities of your Committee. After full consideration of a large number of proposed additional Rules, your Committee have come to the conclusion that they would adopt no additional rule except the following, which now forms Rule 12, viz.:—

»The amount to be allowed for goods sacrificed shall be that value which the owners would have received if their goods had not been sacrificed.«

The Rules which your Committee now bring before you as the basis for a uniform system of General Average for all maritime countries, and to which the title might be given of »The York and Antwerp Rules«, are appended.

In bringing their mission to a close, your Committee, on the motion of Mr. Meier, President of the German Lloyd, unanimously agreed to submit the Conference the following Resolution:—

»That the Local Committees of this Association be requested immediately to take such steps, as they may deem expedient, with a view to ensure the consideration of the rules as revised, and the favorable attention and action of their respective Governments, reporting the result of such steps to the Council of the Association.«

Names and Representatives.

F. B. B. Natusch.*) The Committee of Lloyd's, London.
Le Chevalier de Scherzer. Aulic Councillor, Director of the Commercial Affairs of the Austro-Hungarian Embassy, London.
Joseph Hillman.*) The Committee of Lloyd's, London.
W. M. Hozier. Secretary to Lloyd's, London.
H. H. Meier. Chairman of the North German Lloyd, Bremen.
John Glover. General Shipowners' Society, London.
Manley Hopkins. Average Adjusters' Association of England.
Dr. E. N. Rahusen. The Netherlands Trading Society, and the Permanent Committee of the Shipowners' Association of Amsterdam.
Dr. J. Wertheim. Chairman of the Dutch Committee on General Average; the Underwriters' Association of Amsterdam.
L. C. Driebeck. Dispacheur, Rotterdam.
C. C. Dutilh. Dispacheur, Rotterdam.
Ed. van Eeten. La Société Commerciale, Industrielle et Maritime d'Anvers.
William Bertrand. Agent des Assureurs, Antwerp.
Max Suremon, fils. Dispacheur, Antwerp.
William Good. Merchant, Antwerp.
J. Langlois. Dispacheur, Antwerp.
Laurence R. Baily. Steamship Owners' Association of Liverpool.
Richard Lowndes. Chamber of Commerce, Liverpool.
P. H. Rathbone. Chamber of Commerce, Liverpool.
R. H. Nesbitt. Underwriters' Association, Liverpool.
James Poole. Shipowners' Association, Liverpool.
W. Hope. Underwriters' Association, Liverpool.
W. Brown. Deputy Chairman: Chamber of Commerce, Hull.
Axel Winge. Dispacheur, representing 'Ship and Insurance Association and Poseidon Marine Insurance Company, Christiania.
E. van Peborgh. Dispacheur, Antwerp.
W. Jacobson. Director of Insurance, Copenhagen.
J. Middelboe. Dispacheur, representing the Underwriters and Average Staters of Copenhagen.
F. R. Coudert. Delegate Chamber of Commerce, the State of New York, The Board of Underwriters of New York, the Board of Underwriters of New Orleans.
Theodore Engels. Underwriter, Shipowner, Antwerp.

---

*) Messrs. Natusch and Hillman expressly wish it to be understood that they had no intention to accept, on behalf of their constituents, the decisions arrived at by the Committee, against some of which they protested, and reserved the rights of their constituents in every respect.

Ernest Emil Wendt. Agent for Foreign Underwriters, London, Vice-President of the General-Average-Committee.

Dr. R. Sieveking. Senator, Hamburg.

H. Theodor Hach. Dispacheur (Average Adjuster), Bremen.

Dr. George Embden. Secretary of the Chamber of Commerce, Hamburg.

Jacob Ahlers. Insurance broker, Hamburg.

R. A. Gaedechens. The New Eighth Insurance Company, Hamburg; Underwriters' Association and International Transport Insurance Committee of Berlin.

M. Ulrich. Secretary-General of the International Union of Maritime Underwriter[illegible]lin.

H. Kusemberg. Maritim[illegible]surance, Antwerp.

Alphonse Genicot. Dispacheur, Antwerp.

A. Hindenburg. Advocate to Supreme Court, Denmark.

David Murray. Faculty of Signet Writers, Glasgow.

G. W. Huchting. Underwriter, Bremen.

Corr. van der Maeren. Brussels, Ex-President of the Chamber of Commerce, Brussels.

Gust. Ruyssehaert. Advocate, Antwerp.

Charles Clarke, Q.C. London.

O. Sjöström. Swedish Consul, Bremen, representing Gottenburg.

A. H. Capper. Chamber of Commerce, Cardiff.

J. P. Bredius. Dispacheur, Member of States General of Holland, Dordrecht.

W. Tulley. Shipowners' Association und Chamber of Commerce, Hull.

W. S. Daglish. Chamber of Commerce, Newcastle-on-Tyne and Gateshead.

A. Heim. Maritime Insurance Agency, Antwerp.

Lucius C. Duncan. Advocate to the United State Legation, London.

Dr. Marcus. Syndic of the Chamber of Commerce, Bremen.

J. C. Schneider. Insurance Broker, Bremen.

R. S. Tredgold. Cape of Good Hope and London.

Sir Travers Twiss, D.C.L. Chairman of the General-Average-Committee.

H. D. Jencken, Barrister. Honorary Secretary.

Oliver Smith, Barrister. Hon. Assistant Secretary.

J. Rand Bailey, Solicitor. Hon. Assistant Secretary.

(With others, whose names have unfortunately not been recorded.)

LETTERS ADDRESSED TO THE HONORARY SECRETARY, H. D. JENCKEN, BY THE FOLLOWING CORPORATE BODIES AND PERSONS.

C. Platt. Board of Marine Underwriters, Marine Insurance Companies, Philadelphia.

Baron Fleetwood, Th. Berger, and A. W. Björck. Board of Underwriters of Gauthiod, Marine Insurance Co., Gottenburg.

R. M. Smith and John Hardwick, etc., etc. Chamber of Commerce, Edinburgh.

J. N. Hvidt. Chamber of Commerce, Copenhagen.

A. Graingier. Secrétaire du Comité des Compagnies d'Assurances, Maritimes, Marseille.

M. A. Elle. Secrétaire du Comité des Assureurs du Havre.

Leon Herbart. Assurances Maritimes, Dunkerque.

A. Sorel. Secrétaire du Comité des Assureurs Maritimes, Paris.

A. de Courcy. Compagnie d'Assurances Generales Maritimes, Paris.

The Report of the Committee appointed by the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations to consider and report upon the subject of a uniform International General Average, as above set forth, was presented to the Association at its Session in the hôtel de ville, Antwerp, on the 1st September, 1877, and was unanimously adopted by the Association, and ordered to be enrolled in the minutes of the Association.

TRAVERS TWISS, Q.C., D.C.L.,
Chairman of the Committee.

H. D. JENCKEN, Hon. Secretary.

RECORD OF VOTING.

Rule	For	Against
1	For, 26	Against, 10
2	» 32	» 6
3	» 36	» 4
4	» 47	» 0
5	Unanimous.	
6	Do.	
7	For, 39	» 5
8	» 45	» 5
9	» 40	» 3
10	Unanimous.	
11	Do.	
12	Do.	

Anlage VIII.

THE YORK RULES.

Rule I.—A jettison of timber or deals, or any other description of wood cargo, carried on the deck of a ship in pursuance of a general custom of the trade in which the ship is then engaged, shall be made good as General Average in like manner as if such cargo had been jettisoned from below deck.

No jettison of deck cargo other than timber or deals, or other wood cargo, so carried as aforesaid, shall be made good as General Average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

Rule II.—Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as General Average, in case the loss by such jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as General Average.

Rule III.—Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be General Average.

THE YORK AND ANTWERP RULES.

Rule I.—No jettison of deck cargo shall be made good as General Average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

Rule II.—Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as General Average in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as General Average in case the loss by jettison is so made good.

Rule III.—Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be General Ave-

RULE IV.—Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as General Average.

RULE V.—When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo, and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as General Average.

RULE VI.—Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as General Average.

RULE VII.—When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as General Average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as General Average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as General Average, the cost of re-loading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo, shall likewise be so admitted. Except that any portion of the

rage; except that no compensation be made for damage done by water to packages which have been on fire.

RULE IV.—Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as General Average.

RULE V.—When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo, and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as General Average.

RULE VI.—Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as General Average.

RULE VII.—When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as General Average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be admitted as General Average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as General Average, the cost of re-loading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo, shall likewise be so admitted.

cargo left at such port of refuge, on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such General Average.

Rule VIII.—When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as General Average. Except that any portion of the cargo left at such port of refuge on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such General Average.

Rule IX.—Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as General Average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

Rule X.—The contribution to a General Average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as General Average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at

Rule VIII.—When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed her voyage, shall be made good as General Average.

Rule IX.—Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as General Average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

Rule X.—The contribution to a General Average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as General Average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk, of such

risk, of 2-5ths of such freight, in lieu of crew's wages, port-charges, and all other deductions; deduction being also made, from the value of the property, of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to General Average.

Rule XI.—In every case in which a sacrifice of cargo is made good as General Average, the loss of freight (if any) which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

port-charges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the General Average act or sacrifice; deduction being also made, from the value of the property, of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to General Average.

Rule XI.—In every case in which a sacrifice of cargo is made good as General Average, the loss of freight (if any) which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

Rule XII.—The value to be allowed for goods sacrificed shall be that value which the owner would have received if such goods had not been sacrificed.







